



Cámara de Representantes

XLVIII Legislatura

DIVISIÓN PROCESADORA DE DOCUMENTOS

Nº1719 de 2018

Carpeta Nº 1834 de 2017

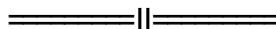
Comisión Investigadora sobre el financiamiento de las campañas electorales, desde el año 1999 hasta el año 2015, inclusive, y su vinculación con determinadas empresas y otras que expresamente designe, de sus directores y accionistas y las tarifas de publicidad de los medios de comunicación aplicadas a los diferentes partidos políticos

**COMPAÑÍA URUGUAYA DE TRANSPORTES COLECTIVOS S.A.
(CUTCSA)**

Versión taquigráfica de la reunión realizada
el día 30 de julio de 2018

(Sin corregir)

- Presiden:** Señores Representantes Alfredo Asti y Andrés Carrasco (ad hoc).
- Miembros:** Señores Representantes Graciela Bianchi, Oscar De los Santos, Guillermo Facello, Pablo González, Oscar Groba, Graciela Matiauda Espino y Jorge Meroni.
- Denunciante:** Señor Representante Adrián Peña.
- Invitados:** Grupo de cooperativistas de la empresa ex Raincoop, señores Marcelo Quintas Peña, Jorge Bianchi, Ruben Reina, Denis Pereira, Ricardo Ramil, y señoras Rocío González y María Ramos.
- Secretaria:** Señora Beatriz Méndez.
- Prosecretaria:** Señora Sandra Pelayo



—Se designa al señor representante Alfredo Asti como presidente ad hoc.

SEÑOR PRESIDENTE (Alfredo Asti).- Habiendo número, está abierta la reunión.

La Comisión tiene el agrado de recibir a la delegación invitada a los efectos de referirse a la Compañía Uruguaya de Transportes Colectivos SA, Cutcsa, integrada por quienes dicen haber sido cooperativistas de Raincoop: las señoras Rocío González y María Ramos, y los señores Jorge Bianchi, Ruben Reina, Denis Pereira, Ricardo Ramil y Marcelo Quintas.

Ustedes han sido invitados, a vuestra solicitud, a efectos de tratar uno de los tantos temas que tenemos a estudio en la Comisión: el de Cutcsa y la relación que pudieran haber tenido decisiones gubernamentales, tanto a nivel nacional como departamental, en el caso que más los vincula a ustedes, que es la adjudicación de líneas y la actividad de la cooperativas que ustedes integraban.

El orden de esta entrevista será el siguiente: el miembro denunciante, señor diputado Adrián Peña, les va a hacer unas preguntas y ustedes las irán respondiendo como lo entiendan conveniente.

Agradezco nuevamente la presencia de todos ustedes y la información que nos puedan dar a efectos de colaborar con esta Comisión.

SEÑOR PEÑA (Adrián).- Me sumo al agradecimiento y a la bienvenida a la delegación.

Les voy a hacer una serie de preguntas que, como explicaba el señor presidente, pueden responder en el orden que consideren necesario. Las voy a leer primero y, en la medida que surja alguna duda la planteamos o preguntamos al final.

1) ¿Cómo fue el proceso de cierre de la cuenta de la cooperativa Raincoop en el BROU?

2) ¿La intendencia de Montevideo con sus decisiones influyó en el cierre de la operativa?

3) Desde el punto de vista de la ley de cooperativismo, ¿el cierre se ajusta a lo dispuesto por la ley? ¿En qué condición quedan los cooperativistas entre sí y en relación con los cooperativistas de las empresas que reciben las líneas?

4) ¿Ustedes tienen conocimiento de que empresa Copsa estaba interesada en participar del reparto de las líneas de la ex Raincoop?

5) ¿El intendente Martínez o la Intendencia tenían conocimiento de esto?

6) ¿Qué otra autoridad nacional tenía conocimiento?

7) ¿Cómo es que las líneas terminan en poder de Cutcsa y qué opinión le merece?

8) ¿Con qué coches se cubrieron los servicios de las líneas de la ex Raincoop?

9) ¿Desde la adjudicación de las líneas de la ex Raincoop se mantuvo el nivel de servicio?

10) He leído en medios de prensa diferencias planteadas por la creación del cargo "asistente de conductor". ¿De qué se trata?

11) ¿La Intendencia controla que se cumplan los horarios establecidos para el cumplimiento de los servicios?

12) ¿Hay líneas que son exclusivas de Cutcsa? ¿Cómo es el servicio en ellas?

13) ¿Pueden describir los últimos cambios dispuestos por la Intendencia en la asignación de recorridos y por qué consideran las cooperativas que benefician a Cutcsa en su perjuicio?

14) Ustedes han seguido el trabajo de esta Comisión: ¿qué opinión tienen del premio por eficiencia establecido por el MTOP, la autorización de ingreso de coches con motor Euro II por Cutcsa, el cambio de la exigencia que obligaba a incorporar vehículos piso bajo, los cambios en los criterios de adjudicación de la línea CA1 y el cambio de adjudicación en las máquinas expendedoras de boletos que tiene resolución revocatoria del TCA?

Estas son las catorce preguntas originales.

SEÑOR PRESIDENTE.- Como habíamos quedado, ustedes eligen el orden en que van contestando, se presentan y, si es posible, nos dicen la vinculación que tenían con la ex cooperativa Raincoop.

SEÑOR QUINTAS (Marcelo).- Antes que nada, queremos agradecer a los señores legisladores por recibirnos.

Aquí estamos presentes compañeros de la ex Raincoop, que hoy en día estamos trabajando en Coetc y UCOT. También hay compañeros que actualmente están en la bolsa, desempleados, de acuerdo a un compromiso que se realizó en el cierre de Raincoop que nunca se llegó a cumplir.

Paso a responder las preguntas del señor diputado Adrián Peña. "1) ¿Cuál fue el proceso de cierre de la cuenta de la cooperativa en el BROU?" Cuando nos enteremos del cierre, que fue el 16 de diciembre, cortando los sobregiros, como los tiene cualquier otra empresa tiene, y más en los meses de aguinaldo. Ninguna empresa hoy en día en este país paga sus aguinaldos con fondos propios, sino que utiliza sobregiros bancarios para hacer efectivos esos aguinaldos a fin de año. Lo que a nosotros nos extraña bastante es que luego de dos años de que se cerrara la cooperativa nos hemos enterado que unos días o unas semanas antes de que el Banco de la República autoriza a nuestro Consejo Directivo a firmar cheques a un plazo de seis meses. Presuntamente, fue una jugada mal intencionada. ¿Cómo se va a autorizar a una empresa a firmar cheques a un plazo de seis meses si le va a sacar el sobregiro y la van a cerrar económicamente?

También hubo algunas decisiones arbitrarias. ¿Por qué se nos retiró si nosotros teníamos todo al día? Veníamos cumpliendo las obligaciones con muchas dificultades, ¡por favor!, como cualquier otra empresa que puede estar en crisis hoy en día.

Hemos participado en varias Comisiones -de Transporte y Obras Públicas, Legislación del Trabajo, Especial de Cooperativismo- y hemos dicho que no entendíamos por qué, si con US\$ 2.000.000 que se le destinaran a la cooperativa Raincoop hoy estaría funcionando y nuestro Banco País no hubiera perdido plata, los millones que perdió con el cierre de la cooperativa. A modo de ejemplo para que tengan un número bien grueso, señalo que por las unidades de leasing que teníamos con el Banco de la República estaríamos debiendo aproximadamente unos US\$ 80.000, y el Banco de la República terminó cobrando US\$ 20.000 por cada unidad. ¡Vaya si perdió plata el Banco de la República! Se las entregó a la empresa COME mediante una negociación directa por US\$ 20.000; unidades que tenían cuatro o cinco años de uso.

Nosotros vemos, y lo hemos manifestado en varias Comisiones, que el cierre de Raincoop fue premeditado. Tenía que caer una cooperativa y era Raincoop, posiblemente, para favorecer a la empresa Cutcsa. Lamentablemente, Raincoop era la

que competía y la que tenía líneas paralelas con la empresa Cutcsa en el cien por ciento del eje de la zona céntrica.

SEÑOR BIANCHI (Jorge).- Evidentemente, Raincoop era una cooperativa que lo que hacía era estar en el sistema del transporte regulado por la Intendencia y por el Ministerio. Por lo tanto, tenía algunos ingresos que dependían de los subsidios o, concretamente, de lo que se llama fideicomiso del gasoil; eso fue creado por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas. La razón era que el precio del gasoil era muy volátil y para contemplar las tarifas, para dejarlas en términos razonables, se creó ese fideicomiso del gasoil. Eso operaba de garantía para la compra de unidades y otros financiamientos ante el Banco de la República.

A la pregunta concreta de cómo fue el cierre de la cuenta de la cooperativa en el BROU, nosotros podemos decir que fue intempestivo e inesperado, como ninguna entidad financiera lo hace. Y más cuando uno mira la prensa y ve los montos que debían otras empresas, por ejemplo Fripur, que debía cuatro o cinco veces más que nuestra cooperativa, con garantías que no eran del Estado, como la soberana, que exonera el propio fideicomiso del gasoil. Eso tiene que quedar claro. No he sabido de antecedentes de una entidad financiera que cerrara una cuenta de una empresa que tuviera depositadas todas sus garantías en esa entidad.

En el proceso de cierre de Raincoop -como decía el compañero-, nuestras unidades, que era la mayor parte del patrimonio, se terminan liquidando a un precio del 10% o del 20% de su valor. Asimismo, en ese proceso de concordato y llamado a acreedores, la empresa termina teniendo un resto. O sea que si bien no estaba bien gestionada -eso se puede aceptar-, no era una empresa que no se considerara en los criterios de empresa en marcha, como ha funcionado la mayoría de las empresas del transporte, puesto que cada tanto tienen que recurrir al fideicomiso financiero.

Ahora, se está elaborando un fideicomiso financiero que va destinado a pagar deudas, básicamente. Eso demuestra que el transporte no es eficiente o por lo menos autosustentable por sus ingresos, sino que todas las empresas tienen que recurrir a un fideicomiso financiero para matar sus deudas.

No sé si se entiende cuál es la lógica. Es decir, cualquier empresa, por más eficiente que se considere, va a recurrir al sistema financiero para sustentarse, y eso es en base a la regulación de las entidades gubernamentales que lo regulan. O sea que la regulación viene de arriba, las empresas la aceptan y, evidentemente, generan sus deudas. Y, al tiempo, con garantías del Estado, terminan quedando a cero con sus deudas. Esa es la lógica con la que se manejan.

En el caso de Raincoop, presumimos que se le cortó ese flujo para cerrarla, con las consecuencias que conlleva una empresa cerrada, como cualquier otra del país: gente desocupada, costos para la seguridad social -nosotros estuvimos en el seguro de paro durante un tiempo bastante prolongado- y, evidentemente, con cierta irresponsabilidad de los reguladores; eso sin pensar que había otros fines tales como que nosotros competíamos con una empresa que, evidentemente, hoy se está viendo favorecida por esa situación.

SEÑOR FACELLO (Guillermo).- Quiero hacer una pregunta a efectos de una mejor ubicación temporal. Este tema de Raincoop ya lo hemos tratado en esta Comisión, pero no revisé los antecedentes y me surge la duda: ¿la fecha de cierre de Raincoop fue en junio o en julio de 2016?

SEÑOR QUINTAS (Marcelo).- El 13 de junio de 2016.

SEÑOR FACELLO (Guillermo).- Quisiera preguntarle al señor Quintas desde cuándo estaba trabajando en Raincoop.

SEÑOR QUINTAS (Marcelo).- Yo tenía una antigüedad de unos cuatro años, aproximadamente, en Raincoop, pero yo casi nací adentro de un Leyland de la Raincoop. Mis tíos fueron fundadores.

SEÑOR FACELLO (Guillermo).- No. ¿Usted, concretamente, desde cuándo estaba trabajando?

SEÑOR QUINTAS (Marcelo).- Cuatro años.

Pero, diputado, una aclaración: para defender una fuente laboral y aun dentro de la ley del cooperativismo, tengo las mismas facultades que cualquier socio que tenga treinta o cuarenta años.

SEÑOR FACELLO (Guillermo).- Yo no estoy haciendo ninguna presunción; simplemente estoy preguntando. A lo largo de mis otras intervenciones verá por qué le pregunto.

SEÑORA BIANCHI POLI (Graciela).- Para tener una mejor ubicación, me parece que puede ser pertinente -lo planteo como una posibilidad- que, además del nombre, dijeran si ocuparon un cargo en la administración de la cooperativa o en el Consejo Directivo,

SEÑOR PRESIDENTE.- Gracias, señora diputada Bianchi Poli. Yo había solicitado que cuando dijeran el nombre también mencionaran la vinculación con la cooperativa, pero está bien recordarlo.

SEÑOR REINA (Ruben).- En el año 2003 ocupé un cargo político dentro de la empresa hasta el año 2006. En el año 2005 solicité una asamblea y, de acuerdo a algunas irregularidades que pude constatar después de dos años de trabajo, solicité la destitución de todo un Consejo Directivo y un sumario a cada uno de los integrantes, y también pedí que me lo hicieran a mí.

Después, en aquel entonces, no sé por qué términos, dejaron vender al presidente de la empresa y al tesorero, pero todo quedó en la nada.

Volviendo un poco al tema del sobregiro que se le retira a Raincoop...

SEÑORA MATIAUDA (Graciela).- ¿Me permite una breve interrupción?

SEÑOR PRESIDENTE.- Podríamos dejar que el señor termine su exposición.

SEÑORA MATIAUDA (Graciela).- No se moleste, señor presidente.

Es por algo que se mencionó puntualmente

No me quedó claro a qué se refería el señor cuando habló de un cargo político dentro de la empresa en el año 2003. Tal vez quiso expresar otra cosa y dijo "cargo político".

SEÑOR REINA (Rubén).- Fui directivo en Raincoop durante el período 2003- 2006. Entonces, ejercí el cargo de secretario de la empresa hasta el año 2005. Ese año solicité una asamblea para destituir al Consejo Directivo por irregularidades.

SEÑOR GROBA (Óscar).- Pero no fue político- partidario.

SEÑOR REINA (Rubén).- No; me refería a un cargo político interno de la empresa.

SEÑORA MATIAUDA (Graciela).- Esa fue la aclaración que quería que hiciera para que quedara en la versión taquigráfica.

(Interrupciones)

SEÑOR PRESIDENTE.- No dialoguemos, por favor.

SEÑORA MATIAUDA (Graciela).- No basta con que quienes estamos acá hayamos entendido, sino que debe quedar claro en la versión taquigráfica para que aquellos que la quieran leer no vayan a pensar otra cosa.

SEÑOR REINA (Ruben).- No; era empresarial.

Hay un tema con el que la mayoría de los socios hemos estado un poco descontentos. Si bien es cierto que Raincoop -como muchas empresas- tenía un sobregiro, lo recibía el día 1º, lo pagaba el día 31 y nunca tuvo retrasos; porque siempre pagó en tiempo y forma. Entonces, nunca entendimos cómo se le retira el sobregiro a la empresa. Si a usted le dan un dinero y lo paga en tiempo y forma, ¿cómo es posible que después no le den más crédito? Esa es una incógnita que nos quedó a muchos.

Después, en todo el negociado que hubo con Raincoop y las diferentes empresas, donde en un primer momento participó la empresa Comesa que luego se hace a un lado, aparece de forma imprevista la empresa Cutcsa. Nadie sabe cómo esta empresa aparece en la negociación, cuando nunca estuvo en la negociación el tema de Cuctsa. Pero, bueno, en su momento aprovechó la oportunidad y se quedó con varias líneas de Raincoop.

SEÑOR PRESIDENTE.- Vamos a pasar a la pregunta 2).

SEÑOR QUINTAS (Marcelo).- Mi cargo era micrero, es decir conductor- cobrador en la empresa Raincoop.

En cuanto a si la Intendencia de Montevideo con sus decisiones influyó en el cierre de la operativa, tenemos que partir de la base de que se comenzó con un proceso de negociación luego de que la asamblea de Raincoop decidiera dejar a un lado el gerenciamiento de la señora Carbajal.

Carbajal, militante socialista -militante en Paraguay-, fue funcionaria del gobierno de Fernando Lugo; aquí trabajó para el Mides y, en aquel entonces, era presidenta del Centro Martin Luther King en Uruguay, que está integrado por Pablo Álvarez y Lucía Topolanski -entre otros políticos-, según reza una entrevista de radio *El Espectador* a la señora Carbajal. Su gerenciamiento fue consentido por el intendente Martínez, tal como consta en una entrevista sobre el grupo inversor, según la cual esta mujer es el nexo entre las partes y tuvo diálogo directo con el intendente Martínez durante el proceso en el que se integró a la cooperativa.

Si bien para nosotros la Intendencia tuvo mucho que ver, porque primero consintió...

SEÑOR GONZÁLEZ (Pablo).- ¿A qué corresponde lo que está mencionando?

SEÑOR QUINTAS (Marcelo).- La primera es una nota sobre la señora Lourdes Carbajal realizada en radio *El Espectador* el lunes 4 de enero del año 2016. La otra es una nota sobre que hubo un trato directo con el intendente Daniel Martínez, publicada el 21 de diciembre de 2015 en el diario *El Observador*, un día después de la asamblea en que nosotros votáramos para que condujera los destinos de la cooperativa. Detalla todo el currículum de la señora Carbajal y habla sobre el intendente Martínez. Cuando nos presentaron a la señora Carbajal, primero la presentaron como secretaria del intendente Martínez; después, como asesora y, luego, como amiga. Fue mutando a medida que iban pasando los días, y terminó siendo amiga del intendente Martínez. Tenemos entendido

que a la fiesta de casamiento del hijo concurre, en el mes de enero, Beatriz Tabaco y Lalo Fernández. No asistió el intendente.

(Interrupción del señor representante Óscar Groba)

SEÑOR PRESIDENTE.- Señores: vamos a tratar de concentrarnos en las preguntas.

Estamos hablando de la Intendencia.

SEÑOR QUINTAS (Marcelo).- Cuando en la asamblea decidimos dejar el gerenciamiento de la señora Carbajal, comenzamos un proceso de transición, que fue salir a negociar con la Intendencia, que no nos quería recibir; por algo, como recordarán, se instaló el cantón en la explanada. Como cooperativa, como empresa, nuestro sindicato Ascot- Raincoop, quería participar de las negociaciones que estaba llevando adelante la Intendencia con las empresas sobre el destino de nuestra cooperativa y de nuestras fuentes laborales. Allí se empezó a negociar con un 2,8 personas por coche, siendo que en la paramétrica -boleto actual- era de 4,2 personas y Raincoop tenía la mejor relación persona- coche, que era de 3,8. ¡Ni siquiera Cutcsa, Coetc, UCOT o COME tenían una paramétrica como la de Raincoop. La Intendencia y las empresas comenzaron negociando un 2,8 por coche. El ente regulador tendría que haber dicho: "Muchachos, en la paramétrica del boleto ustedes tienen un 4,2" y no haber comenzado con un piso de 2,8.

Recién un mes antes del cierre, después de que se instaló el cantón, se dio participación a la Unott y se pudo llegar a 3,1 por coche.

Después de que intervino la Unott y Ascot- Raincoop en las negociaciones nos enteramos de que iban a quedar alrededor de ciento veinte compañeros afuera y que era exigencia de la Intendencia la creación de un fondo de solidaridad; de manera que los compañeros cooperativistas teníamos que hacernos cargo de los ciento veinte compañeros que quedaban fuera del sistema. En el momento del cierre se decretó que la Intendencia velaría por el cumplimiento del fondo de solidaridad, haciéndose cargo de algo que es ilegal.

No fue solamente eso. Inicialmente, en el proceso de cierre estaban UCOT, Coetc y COME. Luego, salió la empresa COME. Según artículos de prensa, se retiró de la negociación. Una nota publicada en el diario *El Observador*, el 9 de junio de 2016, señala: "Desde el sindicato de trabajadores de COME se informó a El Observador que desde la empresa le manifestaron que 'sienten que no están todas las garantías dadas'" -o sea, COME dijo que en el proceso de Raincoop no estaban dadas las garantías- "ya que la comuna plantea a futuro una reestructura del sistema de transporte. 'Hoy absorben trabajadores y mañana están discutiendo una reestructura', dijo a El Observador el dirigente del sindicato de COME, Claudio Viera. El sindicato, sin embargo, se mantiene dentro de la postura de Unott de que todos los trabajadores tengan una solución".

El tema es que ya en aquel entonces la empresa COME se retiró. En lo personal, tuve conversaciones con el presidente de COME, Eliseo Pires Quintas, quien me manifestaba que la Intendencia no le quería dar las garantías, que COME no tenía la posibilidad de tener la flota que otras empresas tenían a disposición, en desuso en el terreno, que COME había vendido toda la flota desafectada y solamente tenía en el terreno cuatro coches y que para tomar las líneas de Raincoop necesitaba importar vehículos, lo cual podía llevarle noventa días. Pidió un plazo de noventa días a la Intendencia y un certificado que diera las garantías de que por noventa días las líneas serían de COME. Ese acuerdo nunca se llegó a firmar. Hubo negativa por parte de la Intendencia, y COME terminó saliendo de la negociación. Esto nos llamó poderosamente

la atención, porque una empresa a la que no se le iba a dar más crecimiento en el mercado, terminó entrando por la puerta del baño y se llevó US\$ 10.000.000.

En cuanto al decreto, cabe señalar que la Intendencia decreta esto el 13 de junio y dos días después nosotros hicimos el cierre. Me llama la atención el artículo 6, que refiere a las decisiones tomadas por la asamblea sobre el cierre, como anticipando lo que nosotros íbamos a votar. Capaz que el intendente tiene algún vidente. Me llama la atención que el decreto diga algo que iba a pasar dos días después. Voy a dejar copia del decreto a la Comisión.

El decreto del que estamos hablando es violatorio de la Ley N° 18.407, así como el decreto del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, por el que se retiran las líneas, dado que establece una cantidad de pautas que violan la ley de cooperativas.

La Intendencia asume el rol protagónico de dividir la empresa, generar una lista negra de compañeros que deben ir a una bolsa y sortear a qué empresa debíamos ir. Nosotros leímos la Ley N° 18.407 y no encontramos ningún punto relacionado con lo que nosotros vivimos. Reitero que leímos la Ley N° 18.407, de cooperativas y el Decreto N° 198/12, que da un marco jurídico a algunos artículos de la ley, y no encontramos nada del proceso que nos hizo vivir el intendente Martínez que se ajuste a esta norma.

Comenzamos el sorteo. Fuimos divididos, fuimos segregados, fuimos entregados: 127 compañeros fueron a Cutcsa y 120 quedaron fuera del sistema. Se firmó un acuerdo; raro, ¿no? Se entregaron las líneas a Cutcsa, pero esta empresa firmó el acuerdo recién tres meses después de que asumió las líneas y tomó al personal.

No tenemos ningún acuerdo de esas negociaciones porque es *top secret*; ni siquiera el sindicato proporciona esa documentación, pero sabemos que se firmó en el mes de octubre. O sea que tres meses después de que se le entregaron las líneas, Cutcsa firmó ese acuerdo.

Uno de los puntos que se acordó fue pagar el sueldo a un delegado, el señor Marcos Lombardi, porque Cutcsa no lo quería y UCOT, tampoco. Entonces, se acordó pagarle el sueldo hasta que se jubile. Por ese acuerdo, perdieron un lugar tres compañeros de la bolsa.

Consideramos que el intendente Martínez tuvo incidencia en el cierre de Raincoop y que no se cumplió con la ley de cooperativas, sino que se violó esta norma.

Nuestra idea es seguir estudiando el tema y encontrar las pruebas para poder presentar la situación de los compañeros de la ex- Raincoop en otros ámbitos.

SEÑORA BIANCHI POLI (Graciela).- Quiero hacer una pregunta puntual.

No recuerdo exactamente el apellido; creo que el señor Quintas habló de Lombardi.

SEÑOR QUINTAS (Marcelo).- Sí.

SEÑORA BIANCHI POLI (Graciela).- Acaba de decir que al señor Lombardi se le tuvo que pagar el sueldo. Me gustaría saber quién le paga el sueldo.

SEÑOR QUINTAS (Marcelo).- Ese acuerdo se firmó; no lo tenemos los trabajadores. El sueldo lo pagan UCOT, Coetc y Cutcsa, a cambio de resignar el lugar de tres compañeros, que quedaron afuera.

SEÑOR PRESIDENTE.- ¿Quién firmó los acuerdos de los que usted dice que no tuvieron conocimiento? Habló del sindicato. ¿Se está refiriendo a la Unott?

SEÑOR QUINTAS (Marcelo).- Ese acuerdo lo firmó la Unott. Digo más, a raíz de ese acuerdo hubo un quiebre dentro de la Unott, principalmente, en el sector de transporte suburbano e interdepartamental y hasta en el gremio del taxi. A partir de eso se formó la FOTS (Federación Obrera de Transporte Suburbano); desde Copsa se había manifestado que el documento estaba firmado por la Unott, que nuclea a todos los gremios, pero ellos no estaban de acuerdo con lo que se había convenido con respecto a Marcos Lombardi.

SEÑOR MERONI (Jorge).- En primer lugar, quiero decir que no entiendo qué tiene que ver quién paga el sueldo al señor Marcos Lombardi, reconocido dirigente de la Unott, con el financiamiento de las campañas políticas.

En segundo término, quiero hacer una pregunta. Me gustaría saber quién definió la actuación de la señora Carbajal en la empresa Raincoop. ¿Fue el intendente Martínez o la asamblea de Raincoop? ¿Quién decidió que la señora fuera la que gestionara la empresa? ¿Fueron los trabajadores y cooperativistas o lo definió en forma unipersonal el señor Martínez?

SEÑOR QUINTAS (Marcelo).- Yo ya lo dije. Esto consta en varios artículos de prensa, pero voy a leer este...

SEÑOR MERONI (Jorge).- Yo solo quiero saber quién votó esto.

SEÑOR QUINTAS (Marcelo).- Cuando teníamos que votar, se nos dijo que ella era secretaria de Martínez.

SEÑOR PRESIDENTE.- ¿Quién les dijo eso?

SEÑOR REINA (Rubén).- La señora Lourdes Carbajal fue presentada por el Consejo Directivo, en una asamblea. Fue la asamblea la que votó a la señora Carbajal para que dirigiera la empresa.

SEÑOR MERONI (Jorge).- Muchas gracias.

SEÑOR QUINTAS (Marcelo).- Si nos traen una gerenciera que primero se dice que es secretaria, luego, amiga y, después, no sé qué, es decir, una persona que tiene vinculaciones políticas, que es conocida del intendente, teniendo en cuenta que la empresa está en crisis y que el Banco República le cerró todos los créditos, ¿usted que va a hacer? Me imagino que la vamos a votar hasta con los dos pies. Bueno, yo no la voté.

SEÑOR MERONI (Jorge).- El señor Quintas dice "nos traen". ¿Quién se las trajo? ¿El intendente Martínez? El señor Quintas está hablando de la relación que tenía la señora Carbajal con el intendente Martínez. ¿Quién propone a los trabajadores de Raincoop que vote por esta señora? ¿Quién se las trajo?

SEÑOR QUINTAS (Marcelo).- Ya lo contestó el compañero Reina.

SEÑOR MERONI (Jorge).- No fue la intendencia. Fue el Consejo Directivo de su cooperativa.

SEÑOR QUINTAS (Marcelo).- No sabemos, diputado Meroni.

SEÑORA BIANCHI POLI (Graciela).- Quiero referirme a una cuestión de funcionamiento.

El otro día terminamos la sesión con un rezongo generalizado -todos somos responsables; si quieren, yo me pongo en primer lugar- y se nos pidió que no hiciéramos comentarios...

(Interrupción del señor representante Meroni)

—Déjeme terminar, señor diputado; no sabe lo que voy a decir.

Nosotros recibimos invitados que son ciudadanos de la República. En consecuencia, tienen derecho a ser recibidos por una Comisión Investigadora y a contestar -si quieren; si no quieren, no contestan o contestan lo que les parece que tienen que contestar- y, después, nosotros evaluamos. Si no, se vuelve a distorsionar todo. El otro día terminamos la sesión con esa cuestión.

SEÑOR MERONI (Jorge).- Me siento aludido por lo que dice la señora diputada Bianchi. Yo no estoy haciendo comentarios; estoy preguntando. El señor Reina me contestó y doy por satisfecha la pregunta.

SEÑOR BIANCHI (Jorge).- Creo que la pregunta es mucho más concreta de lo que parece. Sin duda, el compañero, como resultado de su emoción, se explayó demasiado.

Conozco al señor Meroni de cuando él era edil. O sea que el señor Meroni, como exedil, sabe perfectamente de estos procesos de cierre de cooperativas.

Ya que piden el palmarés de los presentes, en mi caso, soy un ciudadano y, después, cooperativista del transporte desde hace casi treinta años. Como ven, ya tengo unas cuantas canas y estoy casi pelado. Como resultado de que algunos compañeros han tenido confianza en mí, ocupé algunos cargos. Hasta fui secretario de la Federación de Cooperativas de Producción. Estuve en TUSA y también fui directivo de Raincoop.

La pregunta se responde por sí misma. Las intendencias y el Ministerio de Transporte y Obras Públicas son los que regulan el transporte. Cuando una empresa cierra por ser insolvente o por estar mal organizada o mal gestionada, la intendencia y el Ministerio siempre tienen una cuota parte de responsabilidad. No hay duda de eso. El exedil, Jorge Meroni, ahora diputado, por suerte, lo sabe. Los fideicomisos financieros que ya mencioné en el anterior punto son el resultado de la insolvencia y la mala regulación del transporte por parte de la Intendencia. Atrás de cada empresa, sobre todo, de las cooperativas, hay seres humanos, trabajadores. Las intendencias y los ministerios tienen entidades económicas que las controlan, es decir, hay constantes auditorías. Desde que se paga el subsidio, a cada empresa se le exige una auditoría autorizada por la propia intendencia. El cierre de las cooperativas, aunque para alguno sea algo normal, es el resultado de una regulación errática. Nosotros tenemos ejemplos vivos de esa mala regulación del transporte. El Corredor Garzón es un ejemplo vivo. Ahora, esta Administración lo está desarmando. Fue criticado hasta por la empresa mayoritaria del transporte y para callarla un poco le dieron más permisos. Esos permisos que hoy le dan a una empresa, que ostenta más del 60% del mercado, hacen que la ecuación económica de las demás empresas flaquee. ¿Por qué? Porque el exceso de permisos hace que la empresa mayoritaria compita con otras líneas y las haga deficitarias.

Entonces, cuando se nos pregunta si la Intendencia de Montevideo, con sus decisiones, influyó en el cierre de la cooperativa, respondemos que sí, claro. ¿Por qué? Porque las empresas de transporte viven de vender boletos. Cuando una empresa se apropia del mercado, hace que la ecuación económica no dé. Encima, cuando hay empresas más chicas que otras, que a nivel de escala se ven afectadas, tienen un deterioro en sus ingresos.

La Intendencia de Montevideo y el Ministerio están para regular esas cosas, para que no haya problemas de colusión o de monopolio. Eso está regulado en la ley. Cuando una empresa se apropia del mercado, como vemos en las diferentes actividades económicas, es penada por la ley. No sé por qué una empresa que opera de esa manera

hoy es contemplada por el regulador de esta forma. La pregunta se contesta por sí misma y no hay que ir a gerenciamientos falsos ni nada por el estilo.

No sé si queda claro. Cualquier cosa, lo seguimos conversando. Sin duda, hay una responsabilidad directa de la Intendencia.

SEÑOR PEÑA (Adrián).- En la línea de lo planteado por la señora diputada Graciela Bianchi Poli y por cómo se han sucedido las sesiones, me gustaría, si fuera posible, mantener el sistema que originalmente nos habíamos planteado. Como denunciante yo haría las preguntas, la delegación respondería y, luego, si le parece al presidente, que es quien dirige la sesión, se permitirían los intercambios. Eso nos ahorraría tiempo. Quizás, muchas de las preguntas de los compañeros se vayan respondiendo en la medida que la delegación avance. Luego, no molestaría más y dejaría que los compañeros preguntaran todo lo que quisieran, para ser más eficientes a la luz de la experiencia de la semana pasada. De lo contrario, se hacen sesiones muy largas en las que es difícil avanzar. Lo digo solo a modo de sugerencia.

SEÑOR PRESIDENTE.- Señor miembro denunciante, señoras y señores integrantes de la Comisión: he intentado cortar el dialogado, pero algunas de las expresiones de la visita llevan a la necesidad de repreguntar, porque se hacen afirmaciones que van más allá. Entonces, creo que en algunos casos era oportuno. Tengo una cantidad de repreguntas para hacer; he intentado no hacerlas, salvo en una ocasión, precisamente, porque entendí que era necesario que quedara registrado por la versión taquigráfica. Solicito al señor diputado Jorge Meroni y a los demás integrantes de la Comisión que nos atengamos al régimen de trabajo.

SEÑOR MERONI (Jorge).- Usted ya lo aclaró. El señor diputado Adrián Peña quiere que se cambie el sistema que se ha utilizado en otras oportunidades. Si se quieren hacer preguntas o repreguntas, no hay que esperar; nunca se ha esperado a que el señor diputado Adrián Peña, que es el denunciante, termine de hacer sus preguntas. Siempre se ha actuado de otra forma que, además, es la correcta. Lo que no debemos hacer es comentarios.

(Diálogos)

SEÑOR PRESIDENTE.- Por favor, solicito a los integrantes de la Comisión y a las visitas que nos centremos en las preguntas. Sé que algunos han intentado colaborar, tratando de ser más explícitos. Tengan en cuenta que no solo nosotros vamos a leer la versión taquigráfica de esta sesión, sino también los periodistas y la opinión pública, y algunas opiniones pueden resultar confusas. Agradezco a los integrantes de la delegación que han intentado centrar el tema en lo que corresponde, con respuestas concretas.

SEÑOR QUINTAS (Marcelo).- En cuanto a la tercera pregunta, hace tres meses estuvimos en la Comisión Especial de Cooperativismo, donde planteamos la inquietud sobre la violación de la ley. En nuestro cierre no se cumplió con nada de lo que está escrito en la ley de cooperativismo. Los señores diputados Oscar de los Santos y Adrián Peña lo saben, porque son integrantes de otras Comisiones. Ellos saben que hace años venimos manifestando que se ha violado la ley. Por ejemplo, en el proceso de cierre de una cooperativa no se cumplió. Los contratos que se realizaron a los socios que estamos en las cooperativas son violatorios no solo de la ley, sino de los valores del sistema cooperativo.

Llevamos esta inquietud a los integrantes de esa Comisión Especial, pero hace dos meses que se está por reunir para recibir al Inacoop. La sesión se viene postergando por falta de quórum. Ahora quedó para el 6 de agosto. A esa reunión concurrirá el

Inacoop y la Intendencia para contestar sobre las situaciones que vulneró el proceso de cierre de Raincoop llevado a cabo por la Intendencia. Se creó una bolsa de trabajo, pero la ley establece que ningún socio cooperativista va a quedar fuera del sistema. A cada socio activo se nos obliga a pagar, en un lapso de cuatro años, US\$ 17.000. Mediante un artículo del contrato de cierre, la Intendencia nos hace cargo de un fondo de solidaridad, cosa que no establece la ley. Lo que estipula la ley es que las empresas que absorban o integren a la cooperativa se harán cargo de aquellos socios que queden fuera del sistema; no son los socios de la cooperativa en quiebra los que se tienen que hacer cargo.

Sobre el proceso de cierre, la Intendencia de Montevideo nunca tuvo que haber participado de un sorteo ni de una negociación. La ley establece que el cierre se realice a través de la Auditoría Interna de la Nación, único organismo de contralor del sistema cooperativo. A la Auditoría nunca se la notificó del cierre. La Auditoría es la que diseña un plan para asociar a la cooperativa con otra empresa -que puede tener otra naturaleza jurídica-, para asociarla, integrarla, fusionarla. Ese plan pasa a la masa social de la cooperativa en quiebra y es votado en asamblea. Toda esa instancia no se cumplió en el proceso de cierre.

Acá hubo una imposición de la Intendencia que dijo: "Acá hay que hacer esto, esto y esto". La información llegó a la masa social a través de nuestra herramienta sindical: la UNOT y la Ascot. Nosotros votamos de acuerdo con el asesoramiento de nuestro gremio. Capaz que hubo algún problema de mal asesoramiento de parte de ellos. Pienso que sí lo hubo. Quedaron ciento veinte compañeros fuera del sistema. No pensaron en la dignidad de los trabajadores. Acá hay compañeras que hace dos años que están sin cobrar.

En el mes de junio tuve una reunión en la casa del MPP con el señor diputado Alejandro Sánchez y el señor Pablo Inthamoussu. Este último me dijo que era un acuerdo político y no jurídico. Si el acuerdo político contempla las garantías que brinda la ley, está todo bien, pero si el acuerdo político las viola, vamos a tener problemas. Violaron las garantías de los cooperativistas; violaron las garantías de los trabajadores y de los obreros del transporte.

Sobre el cierre, por ejemplo, ¿que la Intendencia haga un sorteo? Eso tiene que hacerse a través de la Auditoría. La ley es bien clara: es la Auditoría la que tiene que disponer de toda la masa social, de todo el paquete empresarial de la empresa.

Hay otro tema. Supuestamente, habíamos contratado un estudio para comenzar el proceso de cierre. No nos quedaba otra: si la Intendencia te saca las líneas, ¿qué vas a hacer? Sin líneas, no tenemos empresa. Entonces, iniciamos el cierre. El Estudio Kreimer, en su informe, establece que Raincoop era viable. Ese informe fue entregado al intendente Martínez, según nos han comentado compañeros que integraban ese consejo directivo. Hay un informe del Estudio Kreimer que dice que Raincoop era viable, pero, por lo que leí, el señor Martínez establece que lo desconoce. Sería bueno que citaran al doctor Kreimer para que diga aquí si su informe establecía que Raincoop era o no viable. Tengo sus teléfonos y se los puedo proporcionar.

Partimos de la base de que hay muchas dudas. No me quiero adelantar a los acontecimientos: el rompecabezas se va a ir armando a medida que vayamos contestado las preguntas.

SEÑORA MATIAUDA (Graciela).- Cuando usted dice "dudo que se respete", ¿está pensando en que se pueden respetar las leyes? Usted dijo que dudaba de que se hubiesen respetado los acuerdos de cierre por parte de la Intendencia...

SEÑOR PRESIDENTE.- Le ruego concreción en la respuesta...

SEÑOR QUINTAS (Marcelo).- Le pido que comprenda que somos choferes. Somos nuevos en esto y la sangre corre...

Yo puedo presumir y puedo decir lo que viví como extrabajador de Raincoop. Para nosotros no se cumplió la ley. Hubo un acuerdo político -dicho esto por todo el mundo- y no jurídico. Acá primó lo político sobre lo jurídico.

SEÑORA MATIAUDA (Graciela).- Una vez más.

SEÑOR QUINTAS (Marcelo).- Por nosotros, que hicieran todos los acuerdos políticos que quisieran; para nosotros, lo importante era que cumplieran con la ley.

La ley decía que no tenían que quedar compañeros fuera del sistema, pero quedaron ciento veinte. La ley de cooperativas no prevé una bolsa de trabajo, pero hay una bolsa de trabajo. La ley no prevé que los socios nos hagamos cargo de un fondo de solidaridad; la ley no prevé un fondo de solidaridad, pero lo hay.

¿Hubo un problema? ¡Sí, por supuesto! Las garantías que da la ley no las viví como extrabajador de Raincoop; tampoco mis seiscientos compañeros.

SEÑOR PEÑA (Adrián).- Con relación a la tercera pregunta, me interesaba conocer la situación de los cooperativistas, en cuanto a ese sorteo, o sea, en qué condiciones están, si tenían una cuota parte de una empresa que valía un dinero. ¿Qué pasa con eso? ¿Cómo se integra la otra cooperativa? ¿Cuáles son sus condiciones con relación a los otros cooperativistas?

SEÑOR PRESIDENTE.- Por el tiempo que tenemos asignado, les agradecería que las respuestas fueran un poco más concretas. Pueden decir todo lo que quieran, pero concretarse a la pregunta y no tanto a las opiniones.

SEÑOR BIANCHI (Jorge).- Vamos a tratar de evitar pérdidas de tiempo.

Fuimos absorbidos por la mitad de una participación social, lo que no está contemplado en ninguna ley. Hay siete principios básicos del cooperativismo y uno, que es la igualdad de condiciones, no se está cumpliendo. No hay más que contestar, si no, perderíamos tiempo y está bueno ahorrar tiempo. Lo concreto y claro es eso: se viola uno de los principios básicos; algún otro más, pero ese es el que más claro queda.

SEÑOR REINA (Ruben).- Con relación a lo que dice el compañero Bianchi, en la desesperación y en la angurria desesperada de las empresas por quedarse con las líneas de Raincoop, la idea de las empresas, inclusive, de las cooperativas -lamentablemente-, era tomar a toda la gente de la ex Raincoop -tanto de Ucot como Coetc- como empleados. Los querían como empleados; pero acordaron. Según la ley de cooperativas, cada una de las cooperativas no puede exceder el 20% de empleados, pero se excedían. Entonces, optaron por que cada uno de los extrabajadores de Raincoop tuviera una parte. Pero en principio, la idea de las cooperativas era dejarlos a todos de empleados. La ley de cooperativas no contempla exceder el 20% de empleados. Por ese motivo es que acuerdan -no sé si entre la Intendencia y las empresas- dar una migaja a los ex trabajadores de Raincoop. Nada más.

SEÑOR FACELLO (Guillermo).- Las empresas que absorbieron a los ex funcionarios de Raincoop ¿respetaron a todas las categorías?

SEÑOR REINA (Ruben).- En mi caso -yo estoy en la cooperativa UCOT-, UCOT no respetó ni la antigüedad ni la categoría de los ex funcionarios de Raincoop.

SEÑOR FACELLO (Guillermo).- ¿Ninguna empresa respetó?

SEÑOR REINA (Ruben).- Yo hablo por UCOT. En el caso de la gente que fue para la empresa Cutcsa, se le respetó la categoría y no la antigüedad; en el caso de la gente que fue para Coetc, no se le respetó ni la categoría ni la antigüedad; en UCOT no se respetó categoría ni antigüedad. En Cutcsa sí se respetó la categoría.

SEÑOR RAMIL (Ricardo).- Yo soy el último de esta bolsa que se había creado. Salí sorteado último. Se tomó en cuenta que en vista de la situación de Raincoop, yo había empezado un emprendimiento; empecé a darle importancia a eso que había creado ya que a Raincoop no se le veía andamio, en vista de cómo se estaban haciendo las cosas. Yo era conductor cobrador y me encontraba con que iba varios días a Raincoop y no encontraba coches para conducir porque había un problema muy serio de circulación. Hoy mi situación es que soy el último de la bolsa y tengo problemas en este emprendimiento. Todos sabemos que a las pequeñas empresitas se nos ha complicado la viabilidad. Estoy en vías de cerrarla y de volver a emigrar nuevamente a España, donde estuve cinco años. Veo que mi situación acá no tiene andamio. Tengo cuarenta y seis años y a pesar de que tengo una experiencia importante -era conductor de camiones a nivel internacional en la Unión Europea- acá no veo lugar para trabajar. Decidí irme porque la rentabilidad de mi emprendimiento no es suficiente.

Por ese tema fue que quedé en una subbolsa en los últimos lugares. No tenía la ventaja de algunos directivos de Raincoop que tenían sus emprendimientos pero al ser directivos tenían la potestad de faltar a sus puestos de trabajo porque a ellos no les ponían falta -o no se ponían falta. Alguno tenía una barraca, otro una almacén... Finalmente, cuando se resolvió lo de Raincoop, volvieron a trabajar en los ómnibus porque ellos sí estaban en los primeros lugares del sorteo. Esta es mi situación. No todos quedamos con trabajo. Yo finalmente ya no voy a tener trabajo y la única que me queda es volar.

SEÑOR PRESIDENTE.- Si me permiten... A ver si podemos precisar para que se entienda, porque yo por lo menos no entendí la intervención del señor Ramil, pero las dudas venían anteriormente.

¿Fue un sorteo o fue un ordenamiento en función de la relación que tenían con la cooperativa Raincoop? Porque según algunas expresiones, parecería que hubo algunas categorizaciones para ser incluidos en ese listado.

SEÑOR BIANCHI (Jorge).- Intentaré ser concreto. Fue un sorteo y algunos compañeros no tenían acceso al trabajo ni a ser sorteados. Fueron ladeados por una cuestión de números, porque como se explicó, las empresas solamente iban a absorber a cierta cantidad de funcionarios -llámese empleados o cooperativistas- de acuerdo con los permisos que se les otorgaban. Concretamente, fue eso.

Una vez más, quien regula el transporte dejó a trabajadores fuera del sistema. Hay que ser concreto en eso. El caso del compañero, más allá de alguna dispersión que tuvo, lo que quiso explicar es que él no tuvo oportunidad de ser absorbido por ninguna empresa de transporte. Eso es más o menos lo que quiso explicar él. Y como dice, tiene que emigrar.

SEÑORA RAMOS (María).- Hubo compañeros que quedamos fuera de este sistema ya hace dos años.

Las cooperativas iban a quedar con cierto número de gente y por supuesto teníamos que quedar algunos afuera. Entonces, tomaron ciertos criterios, que creo que era lo que el compañero quería expresar. Como decía, se tomaron ciertos criterios. Recién descubro el de él. El mío, por ejemplo, era que yo en noviembre quedo embarazada. Me empiezo a sentir mal y me dan licencia médica por peligro de aborto.

Cuando me dicen que hay un sorteo, yo pienso que se sortea a ciegas, pero después, me entero de que había grupos. A mí me colocaron en un grupo que decía que tenía más de noventa faltas o noventa faltas; estaban todas certificadas por un profesional y ante el Banco de Previsión Social por mi gestación. Por ese motivo, personas como yo, que no iban a la cooperativa, quedamos afuera.

Yo ya tenía dos hijos, que tienen síndrome de Asperger; no sé si lo conocen. Por este sorteo se me deja afuera y uno de mis niños, el que está peor, está por quedar sin AYEX. Nosotros estamos tratando de buscar una solución pero ¿saben qué pasa? Que si nosotros encontramos otro trabajo, como me pasó a mí en octubre -trabajé de octubre a marzo, por temporada-, nos quitan de la bolsa de trabajo y perdemos toda posibilidad. No me acuerdo del porcentaje de participación del que habló Reina, pero nosotros estamos sin nada. En octubre cobramos setiembre y no hemos cobrado más. Yo trabajé, pero hay compañeros que no. Estoy tratando de solucionar cómo puedo hacer con mis dos niños. En el caso de uno de ellos, como el trámite lo hice antes, se me está acabando el tiempo.

Hay que ver todo lo que viene detrás, porque yo te doy la cara y te digo: "Quedé de esta manera, porque había que dejar gente afuera; había que hacer una paramétrica de tanto por ciento". Pero somos seres humanos y tenemos realidades. Hace cuatro días, un compañero que está en Coetc se enteró de que yo no tenía más dinero; no tenía nada. Entre varios compañeros me hicieron una colecta y me giraron dinero. Estamos unidos en cierta forma, pero no es el caso. El trabajo dignifica, dicen ¿no? Yo estaba gestando y por ese motivo, por no poder ir a trabajar, se me deja fuera del sorteo; a la bolsa de trabajo. Eso es lo que el compañero quería expresar de su situación. Yo puedo decir la mía y habemos un montón. Estamos en sociedad. Yo no tengo nada. En este momento, así como me ven, no tengo nada. Hay realidades detrás de nosotros y es lo que estamos pidiendo por favor a gritos. No sé si se entiende.

SEÑOR PRESIDENTE.- Se entiende perfectamente. Nosotros estamos aquí en función de la Comisión Investigadora pero seguramente ustedes podrán acudir a otros ámbitos legislativos como puede ser la Comisión de Cooperativismo o de Derechos Humanos, donde pueden ser atendidos más específicamente. Nosotros les agradecemos su relato para poder comprender que este sorteo fue "calificado", previendo determinados criterios -que fue la palabra que usted utilizó- de manera que quienes estaban mejor "*rankeados*" en esos criterios quedaban sorteados primero para poder integrarse a las distintas empresas que absorbieron los permisos de Raincoop.

SEÑORA RAMOS (María).- ¿"*Rankeados*" según el criterio de quién? Eso hay que verlo también.

SEÑOR PRESIDENTE.- Sí. Estamos de acuerdo en que hubo criterios que acá no entramos a analizar porque no tiene que ver con el fin de esta Comisión. Que hubo criterios es lo que ustedes dejaron expresado.

SEÑORA BIANCHI (Graciela).- Yo sí considero pertinente que nosotros nos enteremos de estas cosas. Voy a proponer que se establezca el criterio -después lo votaremos los integrantes de la Comisión, cuando los invitados se retiren- de remitir las versiones taquigráficas a la Comisión Especial de Cooperativismo que funciona en el ámbito del Parlamento y de allá para acá, porque es una manera de ser más eficaces y eficientes todos.

Personalmente -lo dije desde el primer momento-, estoy aprendiendo cosas del transporte y mucho de este proceso. A mí me interesa saber hasta la última cosa que pasó, así que agradezco la visita. No voy a hacer ningún comentario jurídico, porque

dijimos que no lo íbamos a hacer, pero sí lo voy a hacer después, porque tú estabas embarazada y estabas certificada.

SEÑOR QUINTAS (Marcelo).- Pregunta 4) ¿Ustedes tienen conocimiento de que la empresa Copsa estaba interesada en participar del reparto de las líneas de la ex Raincoop?

Pregunta 5) ¿El intendente Martínez o la intendencia tenían conocimiento de esto?

Pregunta 6) ¿Qué otra autoridad nacional tenía conocimiento?

Tengo aquí una carta que dice: "Sres. socios y trabajadores de Raincoop De mi mayor consideración Por la presente y teniendo en consideración la situación del transporte metropolitano, hago llegar a Udes. nuestro interés en participar en una mesa de negociación, a los efectos de colaborar en la búsqueda de una solución para la prestación de los servicios suburbanos y urbanos. Dejo constancia de que conozco vuestras aspiraciones relativas al mantenimiento de las fuentes de trabajo, reconocimiento de antigüedad y participación societaria, las cuales consideramos razonables. En conclusión, estamos a la espera de las resoluciones que se adopten en la asamblea para avanzar en el tema. Sin otro particular saluda atentamente. Cr. Javier Cardoso Gerente General".

Gerente general de Copsa.

Nosotros hicimos una negociación con Copsa con otro compañero que está acá; estuvimos tres meses trabajando arduamente con el gerente general y contemplaba todo. Como sabíamos que COME iba a salir del sistema y había posibilidad de que UCOT también se saliera, entonces, recurrimos a Copsa. Como dije, Copsa contemplaba todo; hasta el tema Marcos Lombardi quedaba resuelto por esta empresa. El señor Cardoso le manifestó al señor Miguel Marrero, el día 23 de abril, cuando le entregó esta carta al dirigente de la UNOT, que Marcos Lombardi tenía un lugar en Copsa.

El día 24 tuvimos la asamblea; el 25, el señor Cardoso envió carta a Máximo Oleurre diciéndole que tenía interés en participar. La carta la leí yo en el despacho de Cardoso. Leí la contestación que le dio Máximo Oleurre, que no lo podían tener en cuenta porque era una empresa suburbana y no tenía lugar acá en Montevideo. Fue un poco contradictorio lo que dijo el señor Inthamoussu cuando estuvo acá, que habló de las primas y las hermanas. La señora diputada Graciela Bianchi Poli se interesó por el tema. Más aún, conociendo la situación que tenía Copsa, necesitaba una prima acá en Montevideo. Le hubiera venido bien a esa empresa tener servicios urbanos en Montevideo; tiene servicios urbanos en Canelones, suburbanos y departamentales. Le venía muy bien y no aumentábamos el mercado o permisos a la empresa Cutcsa.

El señor intendente estaba al tanto. Hay manifestaciones de prensa en *El Observador*, *El País* o *La República*, que si ustedes los *googlean* podrán ver el interés de Copsa por Raincoop. Entonces, si no les llegó la carta del gerente general de Copsa, el intendente habrá leído la noticia en la prensa. O sea que el intendente estaba al tanto de la situación. Pueden llamar al contador Cardoso y consultarle.

¿Qué otra autoridad estaba al tanto de esto? Cuando se realiza el cierre de la empresa Raincoop, soy llamado por el entonces director de Trabajo, el señor Castillo. Él me solicita una entrevista y me pide que le lleve la carta de Copsa que yo tenía en mi poder. Voy ese día a reunirme con el director Nacional de Trabajo y nos pusimos al tanto de todas las negociaciones que habíamos llevado con Copsa. Le pareció muy bien en ese entonces, pero por una decisión de la intendencia quedó afuera. O sea que el señor Castillo, que era el director Nacional de Trabajo en ese momento, estaba al tanto.

SEÑOR PRESIDENTE.- Usted dijo que después de recibir la carta de Copsa, el 24 hubo una asamblea. ¿Cuál fue la resolución?

SEÑOR QUINTAS (Marcelo).- No fue tratado el tema Copsa en la asamblea, porque entendíamos que no podíamos manifestarnos y entorpecer las negociaciones que estaba llevando la UNOT. Entonces, por eso se pidió al señor gerente general que se dirigiera directamente a la Intendencia y al Ministerio de Transporte y Obras Públicas e hiciera las gestiones en esa mesa de negociación.

SEÑOR PEÑA (Adrián).- Quiero dejar una constancia en la versión taquigráfica.

Esta pregunta tiene un sentido y es que las autoridades preguntadas por este punto afirmaron lo contrario.

SEÑOR GONZÁLEZ (Pablo).- Así como lo hizo el señor diputado Adrián Peña, yo también quiero dejar una constancia.

El señor preopinante acaba de decir que quienes estaban llevando adelante la negociación no habían reconocido estas instancias. Por lo tanto, me parece que no es una versión oficial de la negociación, sino una versión en función del interés particular, que involucraba a un grupo de trabajadores y que no fue tomado en cuenta en la mesa de negociación. Por eso, me parece que se condice con la respuesta oficial dada por las autoridades, porque acá estamos hablando de esfuerzos realizados por un grupo de personas que no estuvieron en la mesa. Lo acaba de decir el señor preopinante.

SEÑOR PEÑA (Adrián).- Claramente, no. Sobre la viabilidad, la posibilidad y la pertinencia de la propuesta, no fue lo que nosotros preguntamos.

Lo que preguntamos concretamente -está la versión taquigráfica para ser repasada, y por eso queremos dejar constancia- es si había interés de la empresa Copsa. Se nos dijo que no. Quizás este interés no podía llegar jamás a una posibilidad de salida. La realidad es que aquí se nos dijo por parte de las autoridades que no existió interés de Copsa, lo cual hoy queda demostrado que sí existía. Quizás, no era viable, tomando en cuenta otras consideraciones.

SEÑOR PRESIDENTE.- Dado que la carta que usted leyó ha sido motivo de debate, proponemos incorporarla a los archivos de la Comisión.

SEÑOR QUINTAS (Marcelo).- Quiero aclarar al señor diputado que nosotros hicimos una negociación con varias empresas y Copsa era la que nos brindaba todo lo que nosotros queríamos, que era que nadie quedara afuera del sistema, y no pasar por lo que pasamos.

El tema estuvo en la asamblea, pero no se quiso entorpecer las negociaciones, ya que estaban llevándose a cabo ante la UNOT, ya en ese entonces. El señor Cardoso envió una carta exclusivamente a la Intendencia y el Ministerio de Transporte y Obras Públicas sobre su interés de participar en las negociaciones y se le dijo que no podía participar.

Entonces, en el momento en que se cae COME, en lugar de ir a Cutcsa ¿por qué no llamamos a Copsa? Es esa la duda que tenemos. ¿Por qué Cutcsa y no Copsa, que respetaba todo? Cutcsa no respetó nada. Fueron 127 compañeros de empleados.

SEÑOR PRESIDENTE.- Pido que tratemos de evitar los dialogados.

SEÑOR GONZÁLEZ (Pablo).- No quiero entrar en ningún dialogado, simplemente, quiero decir que el señor Rubén Reina acaba de decir que las empresas UCOT y Coetc no respetaron ni la categoría ni la antigüedad y que la empresa Cutcsa respetó la categoría y no la antigüedad. Quiero aclarar esto, porque si no, las afirmaciones

contundentes que hacemos aquí pueden perjudicarnos a nosotros en la toma de decisiones. No estamos en el tema del cierre de Raincoop, sino del financiamiento de los partidos políticos y si hubo empresas que se vieron beneficiadas por la toma de decisiones que se dieron en este caso.

Creo que deberíamos ayudar a sintetizar el tema del debate y no caer en cuestiones como las planteadas por parte del señor diputado. Entiendo que el señor Marcelo Quintas fue claro al mostrarnos el esfuerzo que se realizó por un grupo de trabajadores de la ex empresa Raincoop para generar esas condiciones. Lo que usted dice de las cartas enviadas a la Intendencia es un elemento que deberíamos tener. Si usted puede dejarnos copias de esas notas, nos van a servir para lo que dijo el señor diputado Adrián Peña, porque aquí se dijo que no había interés de la empresa Copsa.

Digo esto, para que todos colaboremos con lo que nosotros estamos buscando. ¿Cuál es el objetivo de esto? ¿Es analizar el cierre de Raincoop y la situación en la que quedan los funcionarios? No, no es para eso esta reunión. No quiere decir que el Parlamento no deba tomar cartas en los casos que se plantearon aquí. Quizás, con el envío de las versiones taquigráficas a los lugares donde se encargan de estos temas, por ejemplo, la Comisión de Seguridad Social, la Comisión Especial de Cooperativismo, se pueda analizar el fondo del tema, porque aquí no podemos. Quiero que quede claro, porque parece que nosotros viviéramos en Marte y estuviéramos en otra realidad; acá estamos analizando el financiamiento de las campañas políticas por empresas y si hubo o no hubo algún tipo de favoritismo por alguna empresa. Es ese el foco. Lo digo para centrarnos en eso y no irnos por las ramas, para colaborar con ustedes, nada más.

SEÑOR BIANCHI (Jorge).- Voy a intentar hacer lo que dice el señor diputado.

Sin duda que esto permite alguna digresión por el propio sentimiento de los compañeros, pero, vamos a tratar de ser concretos. Acá lo que el compañero quería demostrar, y capaz que no se entiende, es que una empresa se presenta tratando de evitar problemas como los que estamos viviendo hoy y se la deja de lado. A cambio, se ingresa a otra empresa que sí generaría algún inconveniente. Eso demuestra una vez más que el ente regulador no actúa de manera imparcial

Quiero remitirme solamente a las preguntas, pero puedo dar sobrados ejemplos, si ustedes me preguntan, como dictámenes del TCA y cosas por el estilo, que dicen claramente que se ha favorecido a una empresa, pero no son objeto de estas preguntas. Claramente, se quiere demostrar que una empresa que evitaba problemas al regulador fue dejada de lado por otra que, como dice el compañero, recién tres meses después termina firmando el acuerdo. Queda claro cómo se demuestra lo de Copsa y la diferencia. Si bien hay parte de sentimiento de cada uno de nosotros, admito que no hemos sido concretos. Pero que quede claro que acá se está favoreciendo a una empresa que genera grandes problemas en lo que es la regulación del transporte. Eso es clarísimo. ¿Estamos de acuerdo?

SEÑOR MERONI (Jorge).- No voy a entrar en la discusión de cosas que de repente no corresponden, como el mercado y la participación. Inclusive, le hemos preguntado a la Intendencia cuál es la participación de las diferentes empresas de acá a treinta años y las cifras las tenemos. Ahora bien, sería bueno enviar una nota a la Intendencia para ver cuál fue el criterio por el que se optó por la empresa Cutcsa y no Copsa. Puedo entender que una es de transporte suburbano, pero capaz que hubo alguna otra razón.

Como decía el señor Jorge Bianchi, me avalan años en la Junta Departamental de Montevideo, precisamente, en la Comisión de Tránsito y Transporte y, si mal no recuerdo -quisiera que la Intendencia lo confirmara-, la empresa Copsa, por diferentes motivos -a la

Comisión de Transporte de la Junta llegan diferentes solicitudes- estaba en una situación económica muy difícil. Inclusive -no lo quiero afirmar, pero sería bueno saberlo-, la empresa Copsa estaba embargada. Capaz que ese fue uno de los criterios. Por eso, solicitaría que se envíe una nota la Intendencia de Montevideo para ver cuáles fueron los criterios.

SEÑOR PRESIDENTE.- La Comisión lo tendrá en cuenta más adelante; ahora tenemos otros temas para resolver.

Quiero comunicar a la delegación que nos visita que dentro de unos minutos vamos a tener un problema de quórum, porque están funcionando otras comisiones y algunos de nosotros tenemos que retirarnos, pero ustedes van a poder seguir dando su opinión. Vamos a tener que nombrar un nuevo presidente.

(Se suspende la toma de la versión taquigráfica)

SEÑOR QUINTAS (Marcelo).- La pregunta 8) dice: "¿Con qué coches se cubrieron los servicios de las líneas de la ex Raincoop?".

Coetc utilizó coches que había desafectado porque había tenido una renovación de flota y coches B 58 que tenía desafectados los puso a circular. UCOT hizo lo mismo, parcialmente, porque no llegó a cubrir todos los servicios asignados. Y parece que el mismo futurólogo que utilizó la Intendencia hizo prever que Cutcsa tuviera prontos cuarenta y tres coches para tomar las líneas de la empresa Raincoop.

Fueron cubiertos de esa manera: cuarenta y tres coches que Cutcsa tenía ya prontos, pintaditos, con máquina, bien de mecánica, para poner a circular el día que nosotros cayéramos. Coetc tuvo que poner en funcionamiento los coches que tenía tirados hace meses, herrumbrados y con problemas mecánicos; tuvo que arreglarlos y ponerlos a circular. Y con UCOT sucedió lo mismo.

Como respuesta a la pregunta 9), acerca de si desde la adjudicación de las líneas de la ex Raincoop se mantuvo el nivel de servicio, diremos que no. El compañero Denis Pereira puede decir por qué no se cumplió el nivel de servicio.

SEÑOR PRESIDENTE.- Vamos a elegir un nuevo presidente *ad hoc* para que continúe conduciendo la sesión, porque algunos legisladores nos debemos retirar por estar convocados -en mi caso, presidir- para otra comisión.

Se propone al diputado Carrasco para que siga presidiendo la reunión.

Se va a votar.

(Se vota)

—Siete en ocho: AFIRMATIVA.

También ponemos a consideración de la Comisión dos solicitudes de oficios de información: una al intendente ingeniero Antía y otra referida al Instituto de Ingeniería Mecánica y Producción Industrial.

Dese lectura por Secretaría.

(Se lee)

SEÑOR FACELLO (Guillermo).- También quisiera proponer que se convocara para la sesión del próximo lunes a un grupo de extrabajadores de Raincoop para continuar con la dilucidación de este tema.

SEÑOR PRESIDENTE.- ¿Puede darnos algún nombre para votar?

SEÑOR FACELLO (Guillermo).- Sí: Sonia Peña.

SEÑOR PEÑA (Adrián).- Aprovechando que se van a votar esas solicitudes, quisiera reiterar la solicitud al Banco República de los balances y los créditos otorgados a la empresa Fripur, por el período 1999- 2015, y los balances y los créditos otorgados a la empresa Kentilux desde su creación. Se trata de pedidos que realizamos hace tiempo.

Además, si la Comisión lo entiende pertinente y la Secretaría lo puede acordar, sería de mi interés contar con la presencia de las autoridades del Banco República por el tema Raincoop.

SEÑOR GROBA (Óscar).- Yo voy a reiterar la solicitud de comparecencia que había planteado hace un tiempo de los responsables de los hogares y las empresas Beraca.

Como recordarán, en su momento, fue una de las primeras citaciones que nosotros promovimos para hacer algunas consultas, y no encontramos a los directores. En la última comparecencia del pastor diputado Dastugue nos dijo que estaba en condiciones de darnos los nombres. Entonces, lo que quisiera solicitar es la reiteración del contacto con el diputado Dastugue a los efectos de ver quién o quiénes son los responsables, porque tendría algunas consultas para hacerles.

SEÑOR PRESIDENTE.- Si no se hace uso de la palabra, se van a votar todas las solicitudes propuestas.

(Se vota)

—Ocho por la afirmativa: AFIRMATIVA. Unanimidad.

(Ocupa la Presidencia el señor representante Andrés Carrasco)

SEÑOR PEREIRA (Denis).- Soy inspector de Coetc y hace veintiséis años que estoy en la empresa.

En ese tema del cumplimiento de los servicios de las líneas de Raincoop, lo que a Coetc llegó, en principio se hizo -como dijeron los compañeros- con mucha dificultad, recuperando coches ya desafectados como los Ciferal. Empezamos con seis coches en la línea 76, con seis coches en la línea 2, y así, de a poco, preparando los vehículos y volcándolos al servicio hasta el día de hoy, cuando la Intendencia nos obliga a cumplir con todos los servicios de Raincoop. Hemos detectado que la empresa Cuctsa, en el caso de la línea 77, que tiene una frecuencia de diez a doce minutos -la miramos por Internet y está ahí; la podemos ver todos-, hoy tiene un servicio de hasta cuarenta y cinco minutos. La línea 14 también: es una línea que tiene una frecuencia de diez o doce minutos y hoy está a veintidós minutos. Eso es lo que ocurre cuando hablamos del incumplimiento de servicios hasta el momento. O sea, a Coetc o a UCOT se les obliga a cumplir el servicio en un 100%, cuando a Cutcsa nadie la aprieta.

SEÑOR ASTI (Alfredo).- Esta pregunta la tenía anotada antes de que el señor hiciera mención a estos incumplimientos e, inclusive, se referían un poco más al pasado, al momento del cierre de Raincoop, pero la dejé pendiente, porque al haber leído que estaba esta pregunta, creí que era más oportuno no hacerla.

En las comparencias anteriores a la de ustedes, uno de los argumentos que llevó a que se planteara el tema del cierre de Raincoop era, precisamente, el nivel de incumplimiento de servicios que tenía esa cooperativa, que eran acumulativos. Eso es lo que surge de las versiones taquigráficas. Entonces, la pregunta es: ¿cuando se dio esto en junio -o, anteriormente- tuvo incumplimientos que demostraban la inviabilidad? Ustedes han dicho que no, pero quiero dejar la constancia de cuál era la opinión de

ustedes con respecto a lo que se ha dicho en esta Comisión de los reiterados incumplimientos por no tener vehículos disponibles, por la falta de mantenimiento, etcétera, todo lo que ustedes deben haber leído que se dijo aquí al respecto.

SEÑOR QUINTAS (Marcelo).- En cuanto a lo que decía el compañero, esa merma de frecuencias o de servicios que podemos llegar a tener en las líneas 77 o 14... Esas dos líneas tienen destinados ocho permisos por cada línea. ¿Dónde están esos coches? Porque si tenemos una frecuencia cada cincuenta minutos, hay coches que no están circulando. Me imagino que no estarán circulando en líneas que compiten con el sistema cooperativo, como -casualmente- siempre ocurre con la empresa Cutcsa: refuerza con los permisos que le sobran.

Nosotros venimos denunciando desde hace dos años que a Cutcsa le sobran más de doscientos permisos, por eso fue el tema de las horas valle, que surgió hace un año, cuando querían hacer reducción horaria y que el coche trabajara cuatro horas. Martínez lo fue a decretar y, después, gracias al movimiento de un grupo de cooperativistas, no se llegó a decretar.

Esos coches que faltan en las líneas 14 y 77 están en otras líneas; como están las líneas 108, 171 y 172 que ya no circulan más, y nunca se devolvieron los permisos a la Intendencia. Los de la línea M1 -¿recuerdan?-, los micritos chicos Mercedes Benz: esa línea dejó de circular, pero los permisos nunca fueron devueltos. Esas unidades fueron destinadas a otras líneas, donde compiten con el sistema cooperativo. ¡Y vaya si las líneas de Raincoop las hemos tenido que dividir en la 221, en la 222, en la 21, en la 14! En la línea 21 venías con un 364 adelante, y solo peleándote con los 364, y tenías tres atrás tuyo. Ahora ya no pasa eso, porque todo el corredor de Avenida Italia es de la empresa Cutcsa. Y no solamente eso. Según Pablo Inthamoussu -así figura en la versión taquigráfica-, la línea M1 es la misma que la CA1, que se ha transformado y ha mutado. Entonces, si es la misma línea, ¿para qué le dieron diez permisos nuevos a Cutcsa? Si es la misma línea que circulaba hace un par de años, ¿para qué se los dan? ¡Que utilice los diez permisos que tenía para la M1! ¿Le vamos a duplicar los permisos?

Para terminar, con la adjudicación de las líneas se mantuvo parcialmente el nivel del servicio.

Por otra parte, no sé cómo se enteró la compañera Peña de que estamos acá. Nosotros nos habíamos reservado la información de nuestra concurrencia a este ámbito. No lo habíamos divulgado, pero parece que se enteró. Espero que concurra el lunes.

SEÑOR PRESIDENTE.- Disculpe, pero no hay una pregunta referida al tema. Le pido que no opine sobre ese tipo de cuestiones.

SEÑOR QUINTAS (Marcelo).- Con respecto a la pregunta 10, referida al cargo de asistente de conductor, podemos decir que es un cargo nuevo que se crea para bajar los costos de una empresa, porque el sistema cooperativo, a través de nuestra herramienta sindical, ya se ha manifestado en el sentido de no usufructuar ese beneficio.

Consulté en la Junta Departamental si se había legislado sobre este nuevo cargo con respecto al cual se firmó un acuerdo entre el sindicato de Cutcsa y Cutcsa. El asistente de conductor vendría a ser un guarda encubierto, que trabajaría por la mitad del laudo. Si no está legislado, si no hay marco normativo para ese cargo, es un problema, por ejemplo, en caso de accidente de tránsito. Digo esto porque cuando uno tiene un accidente es juzgado por el juez de acuerdo con la función específica que, según el Digesto Departamental, tiene cada persona. El conductor cumple determinada tarea y el guarda, otra. ¿Cuál es la tarea del asistente del conductor? ¿Está establecido en el Digesto Departamental? ¿Fue tratado por la Junta Departamental? Yo consulté a dos

ediles, quienes me informaron que no se trató nada al respecto. Es un acuerdo entre un sindicato y una empresa que se estaría avalando en el acta del Consejo de Salarios, firmada el 6 de marzo de 2018. Si quieren, puedo dejarles una copia. Aquí se establece: "[...] El Auxiliar de Conductor percibirá un jornal base de \$ 666,59 (equivalente al jornal base del Practicante de ingreso al valor de setiembre de 2017 [...]). Antes, sin este acuerdo, era ilegal y se estaba haciendo.

SEÑOR PRESIDENTE.- Si están de acuerdo, incorporamos ese documento a la versión taquigráfica.

(Apoyados)

SEÑOR MERONI (Jorge).- El señor hablaba de una nueva categoría. La categorización del transporte no pasa por la Junta Departamental. Es un acuerdo entre las partes que pasa por el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social. La Junta Departamental no tiene nada que ver en la categorización

Simplemente, quería hacer esa aclaración.

SEÑOR PEÑA (Adrián).- Quizás, con la respuesta esté satisfecho y no tenga que hacer una pregunta.

SEÑOR QUINTAS (Marcelo).- ¿La Junta Departamental no legisla en base a eso?

SEÑOR MERONI (Jorge).- No; no.

SEÑOR QUINTAS (Marcelo).- Entonces, el Digesto Departamental me va a quedar manco.

SEÑOR MERONI (Jorge).- No; la categorización es un acuerdo entre las partes, con el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social. No necesita aprobación del legislativo departamental.

SEÑOR QUINTAS (Marcelo).- Bueno, si usted lo dice; usted es el entendido.

SEÑOR PEÑA (Adrián).- Mi pregunta iba por ahí. Cuando se calcula la paramétrica del precio del boleto y demás, las variables salariales forman parte de esa paramétrica. Se me ocurre que por ahí... Quiero preguntar sobre eso, concretamente. Esta es la respuesta que necesito para contestar al señor diputado.

SEÑOR MERONI (Jorge).- La paramétrica del boleto no es aprobada por la Junta Departamental de Montevideo. La Junta Departamental no tiene nada que ver con eso. Por esa razón, no corresponde que la categorización sea aprobada por la Junta Departamental de Montevideo.

SEÑOR PEÑA (Adrián).- No estoy preguntando eso. Lo que quiero saber es si estos cambios en las variables salariales inciden a la hora de tomarlas en cuenta en la paramétrica del boleto.

SEÑOR BIANCHI (Jorge).- La paramétrica está calculada en base a todos los elementos, pero no hay duda de que una baja del salario incide y hace más competitiva a una empresa que paga la mitad del salario por una misma función. ¿Queda claro?

Realmente, no conozco si la Junta Departamental debe aprobar esto, pero sí el Ejecutivo de la Intendencia. Es más, fue elaborado por el Ejecutivo de la Intendencia y el actual director de tránsito, que es Márquez. La paramétrica fue elaborada en base a las informaciones o datos que daban las empresas. Entonces, si el intendente habla de que el salario tiene una incidencia importante, cuando una empresa baja los salarios por una misma función, evidentemente, queda mucho mejor posicionada que las demás

Simplemente, se trata de qué queremos, es decir, si queremos salarios relativamente dignos o dar empleos de una manera... Ese es otro tema. En realidad, el resultado es que esa será una empresa más competitiva que las otras, por algo que quedará a criterio de cada uno si está bien o mal.

Evidentemente, una vez más, el regulador falla al regular esas cuestiones. Creo que pasa por ahí.

SEÑOR MERONI (Jorge).- Comparto lo que dice el señor Bianchi. Ahora bien, eso siempre fue así. Los salarios del transporte nunca fueron los mismos, porque las cooperativas ganaban determinada cantidad de jornales y los trabajadores de Cutcsa, que no eran cooperativistas, ganaban menos, pero para la paramétrica del boleto siempre se consideró un ficto.

SEÑOR DE LOS SANTOS (Óscar).- La Comisión Investigadora hará valoraciones sobre la información de quienes han sido convocados, pero quiero decir que no estamos estudiando los aspectos vinculados al sistema paramétrico, cuestión que ha sido tratada por los trabajadores en la Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas. Lo digo porque podemos entrar en detalles -es legítimo que lo hagamos- y cuando la Comisión tome esa información evaluará si hubo discrecionalidad en favor de una empresa que beneficiara a un partido político o a un aspirante a gobernante, que es lo que nos compete. Quizás, necesitaremos asesoramiento de la Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas para saber si eso existió o no

En términos concretos, los sistemas paramétricos comprenden el salario como uno de los rubros, entre otros, combustible, mantenimiento, renovación de flota. Hay sistemas de subsidios que operan con transparencia. Esto es aprobado por el conjunto de los operadores, que son empresas privadas, sociedades anónimas o cooperativas. Quienes toman las decisiones con respecto al sistema paramétrico, con la Administración, son las empresas, sean sociedades anónimas o cooperativas. Los trabajadores resuelven su salario en un ámbito tripartito de negociación colectiva, que se da en el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social.

Hago esta precisión, sin hacer ninguna evaluación de los elementos vertidos, como para poder avanzar en aspectos que identifiquen si hubo favores que determinaran lo que nosotros tenemos que investigar en esta Comisión.

SEÑORA BIANCHI POLI (Graciela).- Mi intervención va en el mismo sentido que la del diputado Óscar De los Santos.

Si bien no es mi costumbre mirar el celular, lo estaba haciendo para buscar qué contempla el Digesto Departamental -porque uno no tiene toda la normativa vigente en la cabeza; el único que la tenía era Cassinelli Muñoz y ya murió- y la verdad es que no lo tengo claro.

Quiero hacer una pregunta a los que saben más, porque me parece que es pertinente en este momento; si no, lo dejamos para después. El Digesto Departamental, que es el que regula todas estas actividades, ¿puede o debe establecer categorías de trabajadores? Lo pregunto porque no lo sé. Lo pregunto de otra manera. En la negociación tripartita -son ámbitos diferentes de actuación-, cuando existe una autoridad con tanta autonomía que regula el sistema de transporte, con el peso que tiene y que no estoy cuestionando, ¿se puede crear una categoría? Me lo estoy preguntando en voz alta. Agradezco una respuesta de quienes saben más que yo porque, sinceramente, no lo sé.

SEÑOR MERONI (Jorge).- Entiendo que no. La categorización de una empresa es una negociación entre las partes, tal vez, con participación del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social.

Lo que sí debe garantizar la Intendencia es que el servicio de transporte, que es público, se brinde de la forma que ella lo regula.

Reitero: entiendo que no, señora diputada Bianchi, De todas maneras, podemos considerarlo después, para no tratarlo acá, con los invitados, y porque no es el tema de la Comisión. Podemos pedir asesoramiento, pero estoy convencido de que no.

SEÑORA BIANCHI POLI (Graciela).- Voy a hacer una brevísimas consideración ya que, lamentablemente, tengo que retirarme -al igual que el diputado Asti-, porque debo participar de otra Comisión.

Por lo menos, lo dejo planteado, para no olvidarnos. Pregunto si el regulador tiene incidencia en la equidad en la que se debe trabajar con la paramétrica y que, realmente, no haya beneficios para una u otra empresa...

(Interrupciones)

—Lo planteo para no olvidarme; además, tengo que retirarme a otra Comisión.

Lo que pregunto es si, efectivamente, esto no es de su competencia. Es decir, me pregunto si es de competencia o no de la Intendencia -cualquiera, en general, pero nos estamos manejando con la de Montevideo- regular la equidad en la distribución de todo este dinero que se recauda, de la paramétrica y de todo lo que uno tiene que ir aprendiendo, si se advierte que hay una categoría que desnivela en favor a las otras.

Lo dejo planteado para asesorarnos y hablarlo después.

SEÑOR DE LOS SANTOS (Óscar).- Todos los digestos departamentales son distintos. La competencia de la Intendencia es regular el sistema de transporte y asegurar las condiciones en las que se presta el servicio público. Como decía el diputado Meroni, entre otras cosas, hay que fiscalizar las condiciones de quienes conducen, que deben tener una libreta especial...

(Interrupciones)

—Las condiciones del que conduce. La organización y el método de trabajo de la empresa son privados y se negocian en los ámbitos tripartitos. En este país, todavía hay salarios diversos para empresas distintas en diferentes sistemas de transporte a lo largo y ancho del país. En el sistema de transporte de carácter nacional, no existe el salario único, por categoría. Se ha empezado a regular y recién en algunos departamentos comenzaron a estar en condiciones similares a las de Montevideo.

El asesoramiento que pide la diputada Bianchi puede precisar y aclarar más el tema.

SEÑOR ASTI (Alfredo).- Me voy a tener que retirar y quiero recordar que hice una pregunta sobre el nivel de servicios en el momento en el cual comenzó el proceso de cierre de Raincoop. Me refiero a cómo estaban en los meses previos al cierre. En función de que ya hubo otras personas que opinaron sobre el tema, queremos que los directamente involucrados también lo hagan.

(Diálogos)

SEÑOR QUINTAS (Marcelo).- En la primera pregunta me explayé a raíz de esto. El 16 de diciembre nos cortaron el sobregiro. La empresa venía cumpliendo los servicios regularmente y bastante bien. Cuando nos sacaron el sobregiro, nos dieron un golpe

directo al corazón de la empresa. Ahí interviene la señora Carbajal. A partir de esa gestión, que fue una ingestión, se empezó a desarmar la empresa.

Lo que voy a decir no es acusatorio, pero es como sucedió con Pluna. ¿Se acuerdan? Eran avioncitos por un lado, personal, por otro y líneas por otro. Teniendo en cuenta todo lo que ha pasado, pienso que con Raincoop se quiso hacer lo mismo: servicios por un lado, coches por otro y personal por otro.

En los meses que estuvo la gerenciadora, la empresa, lisa y llanamente, se desarmó. En esos meses de gestión empezamos a tener coches parados, se desmantelaron coches para que no volvieran a salir y la empresa se nos vino a pique. Comparado con lo que pasó con Pluna, esto es muy parecido.

Aquí tengo una nota que se hizo al señor Salgado, presidente de Cutcsa, el 23 de mayo de 2016. Allí establece que se quedaban con ciertas líneas de la ex Raincoop, pero que no iban a asumir los permisos de la ex Raincoop. O sea que traía personal, se quedaba con las líneas, pero no quería permisos. Además, le permitía al intendente bajar \$ 1 el boleto. Algo cambió de mayo a julio porque, al final, se terminó quedando con los permisos y el personal. Lo que dijo en mayo, lo cambió en julio y no bajó el boleto.

La respuesta para la pregunta 11) es que depende. En el sistema cooperativo -acá hay compañeros que trabajan en la UCOT- tratamos de cumplir con los servicios. Las empresas cumplen, pero quiero hablar de lo personal, porque soy conductor cobrador: es una pelea constante. Usted viene circulando en su hora y de repente tiene un ómnibus de Cutcsa adelante, fuera de hora.

Por ejemplo, en la L14, línea local, que va de Paso de la Arena hacia Paso Molino, tenemos una línea, 127 de Cutcsa que ahora hace el mismo recorrido. En lugar de venir a la Ciudad Vieja, hace un *loop* en el Paso Molino y vuelve. Lo sacan siempre adelante de la salida de la unidad de Coetc L14. Lo mismo pasa en la UCOT.

A mí, siendo de Raincop y estando en la línea local L17, L18, en la terminal del Cerro, me pasó que salía en hora, pero no levantaba pasaje. Un día estaba esperando para salir en hora y veo que un L17 de la empresa Cutcsa sale a mi hora. Esto es constante. Si vas a hablar con el inspector de Cutcsa te dice que el chofer se durmió, que fue al baño, etcétera. Siempre te ponen un coche adelante. ¿Esto es competencia desleal? Sí. ¿La Intendencia controla los servicios? No; al menos, a Cutcsa, no.

SEÑOR PEREIRA (Denis).- La línea 127 va con destino a Ciudadela. Cuando hago un relevo, lo pone en Zufriategui, pero puede haber alguno en la mañana. A partir del lunes pasado, aparece una línea 127 Paso Molino, que corresponde a la L14 que hacemos nosotros. Viene del fondo un 127, desde La Barra, y en nuestra hora sale un Paso Molino. Ahí tenemos que andar peleando, juntamos datos, denunciamos. Han pasado diez días y no hemos tenido respuesta de la Intendencia. Eso me parece que está beneficiando a esta empresa. No sé por qué; no lo tengo claro.

La línea G, que es un servicio que tenemos a 9 minutos, que está regulada por el inspector de la Terminal Colón, con cámaras en el lugar, tiene uno y uno: cada 4 minutos un coche, con una frecuencia de 9 minutos; ellos a Ciudad Vieja y nosotros a Portones o Playa Malvín. Así fue el inicio. De pronto aparece una línea G Paso Molino un día, dos días. Lo filmamos, hacemos la denuncia y hoy en día son muchos los que salen a Paso Molino en nuestra hora. No cumplen con esos 4 minutos de distancia que tendría que haber. En nuestra hora nos están poniendo un corto a Paso Molino que nos afecta económicamente. En todo ese viaje que sería nuestro, nos están poniendo un coche adelante que nos genera pérdidas. Así es en un montón de líneas más. A las líneas 107, 108, 114, 135 no las vemos. ¿Dónde están esos permisos? ¿No serán estos coches, que

están haciendo la línea del L14, que les están sobrando y los están poniendo a trabajar allí?

SEÑORA BIANCHI POLI (Graciela).- Lamento profundamente tener que retirarme porque la verdad es que me encanta escuchar a la gente que está en la trinchera. No digo quién tiene la razón, porque después me rezongan. Estoy entendiendo algunas cosas puntuales que son las pequeñas grandes cosas de todos los días, además de lo que uno puede leer en la documentación.

Soy una de las responsables de la citación de la Comisión Especial con Fines Legislativos de Transparencia, Lucha contra el Lavado de Activos y Crimen Organizado, que integro. Inevitablemente, esa Comisión se superpuso con esta, así que me tengo que retirar. Es muy difícil coordinar las horas, especialmente, ahora que estamos con el presupuesto, así que les pido mil disculpas.

Leeré la versión taquigráfica, aunque no es lo mismo que ver la cara de la gente, que dice mucho más que los digestos municipales.

SEÑOR PEREIRA (Denis).- En cuanto al cambio de líneas o de recorridos, por arte de magia aparece un cambio de recorrido en la línea 140 de Cutcsa, que circulaba por 18 de Julio. Compartíamos en parte el corredor de Ramón Anador y nada más. No era mayor competencia para nosotros. De la noche a la mañana la Intendencia y Cutcsa deciden bajarla a Colonia hacia el centro, y a Mercedes hacia afuera. Al cambiar el recorrido, compite directamente con la 494. Se hicieron las denuncias, las gestiones y hasta el día de hoy lo único que nos dijeron fue que no había nada firmado, que estaban haciendo una prueba. El tema es que esa prueba nos está sacando, por lo menos, un promedio de mil boletos diarios, que fue lo que bajó la venta de esa línea, a partir del 1º de julio.

SEÑOR QUINTAS (Marcelo).- En cuanto a la pregunta 12, exclusividad no hay, porque las líneas son de la Intendencia. Imagino que el señor diputado se refiere a las líneas que no tienen competencia. Por ejemplo, hoy al mediodía estuve esperando el 156 por 40 minutos. Vivo en Las Acacias esquina Marconi. En hora pico pasa cada 10 minutos. Cuando son líneas exclusivas de Cutcsa, con las que ingresa solo la empresa, los usuarios pueden esperar bastante.

A las cooperativas la Intendencia nos exige una mayor frecuencia, de unos 12 o 13 minutos, a lo sumo, y hay que cumplirla, salvo que se produzca algún imprevisto.

Los domingos he llegado a estar 1 hora esperando el 156. Son las líneas que tienen ingreso exclusivo a los barrios.

SEÑOR PEREIRA (Denis).- Es verdad. Hay líneas que son exclusivas de Cutcsa. Esto está relacionado también con la rentabilidad.

La 124, Santa Catalina, es una línea fuerte de Cutcsa, en el Cerro, que tiene un servicio reforzado. El de atrás pide permiso para pasar al de adelante porque van como un trencito, todos completos. Nos pasa lo mismo con el 137, que tiene más minutos -entre 12 y 14- de frecuencia. Depende dónde y cómo las trabajen. Sospecho que todos esos servicios que refuerzan corresponden a toda esta cantidad de líneas que hoy no están o que semi no están y que las colocan en esos lugares.

SEÑOR QUINTAS (Marcelo).- Sobre la pregunta 13, algo dijo el compañero, pero en forma parcial.

Tenemos cambio en la línea 140, que antes iba por 18 de Julio y competía solo en el tramo de Ramón Anador. Ahora compiten en todo el trayecto céntrico hasta el Buceo.

El 140, cuando sale por la calle Mercedes, no compite solo con nosotros; también en los boletos céntricos lo hace con el 370 y el 407.

La línea 142 también cambió el recorrido en la zona céntrica. No va más por 18 de Julio; ahora va por Colonia, junto con nosotros, con el 370 y el 407, para restar productividad a nuestras líneas.

El 113, el 111 y el 112, que antes llegaban a Ciudad Vieja, hoy llegan a Tres Cruces. Se refuerzan esos servicios porque quedan haciendo anillo -el *looping*- en un recorrido menor, o sea que van a necesitar menos coches. ¿Dónde están esos coches?

El cambio más sustancial, que afecta a las dos cooperativas, es el de la línea 103, que antes hacía Ciudad Vieja- Carlos Magno y que ahora hace intercambiador Belloni-Carlos Magno; un anillo.

A la línea 103 se le aumenta la frecuencia; quedó a tres minutos, según Inthamoussu. Compite directamente con la línea 316 de UCOT, desde el kilómetro 16 hasta 8 de Octubre y Centenario. Compite con las líneas 404 y 405 de Coetc, desde camino Maldonado y Libia hasta Luis Alberto de Herrera y 8 de Octubre. Si antes uno tenía una frecuencia de seis minutos y ahora la tiene a tres, va a competir. Pero no solamente estaría compitiendo ese aumento de frecuencia con el sistema cooperativo; también está compitiendo con la empresa Copsa.

No solamente eso: se le puso línea semidirecta; compite directamente con la empresa Copsa. ¿Por qué el Ministerio de Transporte y Obras Públicas puso un boleto de una zona de Canelones a \$ 35? Fue a pedido de las empresas para poder mitigar el impacto o la pérdida de boletos que iba a tener con los semidirectos de Cutcsa. Entonces, \$ 35 sale un Copsa. O viaja por \$ 36; o si viaja con tarjeta a \$ 29, en un semidirecto de Cutcsa. Entonces, el impacto que tuvimos en la Curva de Maroñas, en la línea 106, que de Piedras Blancas no va más a Ciudad Vieja; hace anillo: intercambiador y vuelve y se refuerza la línea, teniendo un fuerte impacto sobre la línea 300 de UCOT. Según lo que pudieron averiguar los compañeros, todavía no tiene un impacto negativo o pérdida de boleto luego de esos cambios

Capaz que el diputado Meroni me dice que tampoco es necesario tener una reglamentación o una aprobación por parte de la Junta, pero la Junta en ningún momento estudió esos cambios. Consulté con varios diputados. No hay un decreto municipal que avale esos cambios. Yo creo que para hacer un cambio de líneas, como se hizo, tendría que haber algún decreto que acompañe la autorización de la empresa. Vemos que todos esos cambios se hacen a favor de una empresa. Se me podrá preguntar por qué las cooperativas no ponen semidirectos. Porque nosotros tenemos faltante de coches. Nos pasó en Raincoop, con la Línea 79, que la teníamos con guarda, a nueve minutos. La pusimos a micro y no seguimos con los nueve minutos; pasamos a tener doce minutos. ¿Por qué? Porque teníamos mayor tiempo de recorrido con micro. Necesitábamos dos o tres permisos más para inyectarle a esa línea y mantener los nueve minutos.

Hoy en día pasó lo mismo con la línea 427. Se mantuvo el tiempo, pero no sé cómo, porque los horarios son muy cortos para ser micro. A esa línea le teníamos que haber agregado otro coche más, pero la Intendencia a las cooperativas no les da permisos. Sin embargo, cuando Cutcsa crea una línea agrega unidades a esas líneas. Entonces, ¿de dónde saca esos coches? ¿Del excedente que tiene? Los cambios que se han hecho recientemente, no sabemos por quién están autorizados. Supuestamente por la Intendencia, según la declaración del director de Movilidad, Inthamoussu, pero no hay nada firmado por el Intendente ni por la Junta Departamental que avale esos cambios.

Hubo un profundo malestar con nuestra organización sindical -Ascot- porque estaban haciendo una mesa consultiva del transporte, creada por el Intendente. Esos anuncios de cambios de línea se tomaron el día viernes y el día jueves se habían reunido en esa mesa consultiva y no le habían comunicado nada a las empresas ni al sindicato sobre esos cambios. Se enteraron por la prensa de que a Cutcsa le habían concedido cambios de líneas. Y hubo un profundo malestar con los compañeros de Ascot

Todos esos cambios favorecen a la empresa mayoritaria; ahorramos costos. Vamos a ser sinceros: con el cierre de Raincoop lo que se hizo fue dar el dominio de las arterias a Cutcsa: 8 de Octubre, camino Carrasco, avenida Italia, 18 de Julio. Se ahorran el costo de mandar un 111, un 112 o un 113 hasta Ciudad Vieja. Viene un ómnibus del kilómetro 23 de Los Aromos barriendo con todas las paradas. Entonces, ¿para qué vamos a mandar esos ómnibus? Que hagan el viaje cortito desde Tres Cruces hasta Malvín y esas unidades que sobran son destinadas a otras líneas.

SEÑOR MERONI (Jorge).- Tengo algunas preguntas para hacer después, pero quiero hacer una aclaración al caballero. Capaz que sí, que sé, porque estuve muchos años en la Junta. Capaz que él estuvo menos en el transporte. Pero la Junta Departamental no es la que aprueba las líneas del transporte; la Junta Departamental y la Comisión de Tránsito y Transporte de la Junta, cuando recibe algún planteo de vecinos de algún barrio para que se extienda una línea, lo plantea, y la Intendencia, define junto con las empresas y las organizaciones, sobre todo, sociales de cada zona. La Junta no define las líneas, los horarios; eso no lo define la Junta Departamental de Montevideo.

SEÑOR PEREIRA (Denis).- Me queda una interrogante en base a lo que es esta Comisión. Todos estos beneficios que Cutcsa recibe ¿a raíz de qué? Nada más.

SEÑOR PRESIDENTE.- La pregunta 14 dice así: "Ustedes han seguido el trabajo de esta Comisión. ¿Qué opinión tienen del premio por eficiencia establecido por el MTOP, la autorización de ingreso de coches con motor Euro II por Cutcsa, el cambio de la exigencia que obligaba a incorporar vehículos de bajo piso, los cambios en los criterios de adjudicación de la línea CA1 y el cambio de adjudicación en las máquinas expendedoras de boletos que tiene resolución revocatoria del TCA?"

SEÑOR BIANCHI (Jorge).- El premio por eficiencia -yo siempre intento ser concreto- tiene nombre y apellido, que es la empresa mayoritaria del transporte capitalino; sin duda. Después de adquirir una cantidad bastante importante de unidades con inyección mecánica, las cuales tienen un consumo bastante inferior a las que adquieren por necesidad las demás empresas de transporte obligadas por las disposiciones, se genera una disposición por la cual no pueden ingresar unidades con inyección mecánica o convencional. Eso está muy claro. Si uno mira los decretos, las fechas, los ingresos de unidades al país, posteriormente aparece un decreto de la imposibilidad de ingresar esas unidades de carácter mecánico, es decir, de inyección mecánica o convencional, que son las EURO II. Eso significa que hay una desigualdad de posiciones en cuanto a las otras empresas.

En lo que refiere al premio, es otro decreto, en base al premio por eficiencia en el consumo. No es la misma eficiencia de carácter ecológico. Por un lado, están las emisiones de una unidad con inyección mecánica que tiene emisiones que son complicadas para el medio ambiente, aunque gastan menos. Se premia a ese menor gasto por intermedio del fideicomiso del gasoil que, como decía, es un fideicomiso creado en el 2006 donde se aumentaba en una porción el costo del gasoil. Eso se vertía a la Corporación Nacional para el Desarrollo que, como ustedes saben, es la que distribuye y compensa el mayor costo del gasoil de estos últimos tiempos a los efectos de que los temas económicos en las empresas vayan cerrando. La única beneficiada por estas

cuestiones es la empresa mayoritaria; las demás, al utilizar unidades que consumen más, estamos en desigualdad de condiciones.

En lo que refiere a la exigencia de pisos bajos, esas unidades tienen mayores costos por cuestiones de chasis, de suspensión, de operativa. Siempre tienen mayores costos que una unidad convencional. Esas obligaciones, rigieron durante un momento hasta que apareció un decreto a través del cual se permitía ingresar unidades con rampa automática. Aquellas empresas que ya habían adquirido unidades con piso bajo tuvieron que pagar un costo superior por sus unidades. Eso está claro; es demostrable. No hay ningún lugar a dudas. Hoy vemos que esas rampas automáticas, que tenían como objeto la accesibilidad en su mayoría en el transporte capitalino, no funcionan por algunos defectos mecánicos o problemas de mantenimiento. Las únicas unidades que sí dan acceso total a toda la gente que tiene imposibilidad de acceso al ómnibus son aquellas que tienen mayor costo y tienen muchísimas más en porcentaje todas las empresas del sector, salvo la que presionó para que hubiera rampas automáticas.

El cambio de adjudicación de máquinas expendedoras está claro en el dictamen del TCA. Ustedes tienen que conocerlo. Dice claramente que se favoreció a la empresa mayoritaria del transporte capitalino, pues hubo un proceso de homologación de máquinas expendedoras automáticas; un proceso muy largo. Creo que empezó por el año 2006 y terminó por el 2008. Yo hablo del 2006 porque participé de ese proceso, pero ya se venía intentando instalar las máquinas expendedoras. Quiero dejar claro que fue un proceso de homologación de máquinas y no de empresas. La empresa que provee de máquinas a la empresa mayoritaria es una empresa rumana, se llama Macro Electrónica, pero no era el modelo que se había homologado. Lo que dice el TCA es que claramente una vez que se habían vencido los plazos de homologación las demás empresas participantes adquirieron la máquina española que estaba debidamente homologada de marca Maxi Combi, y se abrió otro proceso de homologación para una máquina que apareció como caída del cielo para la empresa mayoritaria. Eso es, en definitiva, lo que dice el TCA, que es el resultado de una demanda de todas las empresas por esa situación. Lo pueden ver los señores diputados en el documento, que nosotros podemos proporcionar, que además, es de público conocimiento. Se trata de un beneficio contundente hacia una empresa del medio; un poco para ir al tema que estamos tratando.

SEÑOR QUINTAS (Marcelo).- Como decía el compañero Bianchi, esos coches de piso bajo, como los que adquirió la empresa Raincoop, que fue la primera en traerlos, tienen poca capacidad también lo ha dicho el presidente de Cutcsa; fueron exigidos y se trajeron por un costo mucho más elevado que el que pagó otra empresa que los trajo posteriormente.

Aquí está el tema de la capacidad de los coches. ¿Por qué a las cooperativas nos tildan de ineficientes o de que gastamos mucho combustible? Porque estamos obligadas, por el mercado que tenemos y la poca capacidad de permisos por línea, porque no se ha actualizado. Por ejemplo, para la Línea 427 necesitaríamos cinco permisos más, y como no podemos contar con ellos porque no se nos proporcionan, porque dicen que el mercado está descendiendo y hay muchos más coches de los que se necesitan nosotros no tenemos coches, nos faltan las empresas cooperativas, por lo general, tienen que comprar coches grandes, de mucha capacidad. Si miran a la empresa mayoritaria, los coches miden 10 u 11 metros y los nuestros, 12 metros; son mucho más largos y grandes, para poder llevar la cantidad de gente que se requiere en el viaje. La otra empresa mete dos coches seguidos y lleva el pasaje. Como las cooperativas tenemos faltantes de permisos, tenemos que comprar coches grandes, de mayor cilindrada, para poder brindar nuestros servicios.

Quería agregar algo en cuanto al proceso de cierre de Raincoop. La Intendencia exigió a las empresas cumplir con el servicio lo más rápido posible, pero en ningún momento se le dio algún plan, alguna ayuda económica o en cuanto a los trámites para iniciar el proceso de leasing para comprar unidades nuevas. Hoy, hay un ultimátum, que creo que finaliza el año que viene, de que los coches desafectados que volvieron a circular en UCOT y Coect, los V58, que son del año 1996, tienen permiso de circular hasta ese momento. Entonces, se aprieta a las empresas, principalmente, a UCOT y a Coect, para que renueven esa flota. Primero, me pediste, te saco, te ayudo en el proceso, y luego, me ponés un revólver para que cambie toda la flota, cuarenta coches. Lamentablemente, el sistema cooperativo no tiene el poder adquisitivo para renovar cuarenta coches de un día para el otro, y ahora, estamos en esa disyuntiva de cómo vamos a hacer para renovar esa flota. No hablo por ninguna empresa, sino a nivel del sistema cooperativo.

Con respecto a una de las preguntas que hizo el señor diputado, quiero acotar que en el proceso más duro, que fue el cierre de la empresa Raincoop, increíblemente, teníamos atraso en el pago de subsidios por parte del regulador, hasta de dos o tres meses, sabiendo la situación en la que estaba la cooperativa. Entonces, si uno no cobra los subsidios del boleto y hay atrasos y sabiendo que me habían retirado el sobregiro, que estaba necesitando plata, se nos llegó a decir que la Intendencia no tenía plata para pagar el subsidio del boleto.

Quería dejar esta constancia. Y no sabemos que pasó con ese dinero.

SEÑOR PEÑA (Adrián).- Les quiero agradecer por haber venido y se hayan tomado el trabajo de preparar la visita, porque conocemos la situación que todos están viviendo y su circunstancia y también que, a veces, estos temas remueven otras cosas y desde el punto de vista anímico ya no hay muchas ganas de seguir hablando de esto, pero desde mi trabajo, era importante su comparecencia, sobre todo, para confrontar sus expresiones con otras versiones y poder arribar a conclusiones.

Yo también tengo una reunión, pero no quería retirarme antes de escuchar todas las respuestas. Los invitados ya sabían que yo tenía un compromiso. Muchas gracias.

SEÑOR MERONI (Jorge).- Me gustaría saber en qué año empezaron los problemas financieros en Raincoop, en qué año tal vez, el señor Bianchi se acuerda se votó el primer fideicomiso en la Junta Departamental de Montevideo y si Raincoop participó de él. Recién el señor Quinta decía que la Intendencia les debía, a veces, dos o tres meses de subsidio del boleto. Me gustaría saber si en todos estos años desde que empezaron los problemas económicos de Raincoop alguna vez la Intendencia le adelantó el subsidio del boleto, porque sería bueno saber las dos partes.

Después es una aseveración, porque estuvimos reunidos con el señor Bianchi y lo hablamos-, en 2012, 2013, la situación de Raincoop ya era inviable. Inclusive, el señor Bianchi era el secretario de la federación de cooperativas creo y se manejó la posibilidad de que las cooperativas del transporte hicieran una sociedad anónima de segundo grado, pero fue rechazado por las asambleas de las diferentes cooperativas porque la situación de Coect y de UCOT no era la misma que la de Raincoop. Pero ya en esa época se manejaba esa posibilidad, inclusive, para ver si a través del Fondes o de algún otro organismo se conseguía dinero fresco para que Raincoop pudiera salir de esa situación que tenía.

Entonces, me gustaría que me contestaran estas preguntas: en qué año empezaron los problemas, el primer fideicomiso y lo del subsidio del boleto.

SEÑOR GROBA (Óscar).- Quisiera saber si todos son o fueron dirigentes de Raincoop, porque quiero hacer una pregunta y ver a quién me refiero, si me refiero como organización sindical a Raincoop o son compañeros de Raincoop que fueron redistribuidos...

(Interrupciones)

—Un grupo. O sea que no son...

(Interrupciones)

—Perfecto.

Está aclarado ese tema, que para mí es importante desde el inicio, y no pregunté antes para no entorpecer las preguntas del legislador y las respuestas de ustedes. La población, entre la que me incluyo, no nosotros, sabía de la crisis de Raincoop desde hace muchos años, en primer lugar, por ser usuarios. Nosotros éramos usuarios del 2 y esperarlo a las 9 de la noche un sábado o domingo usted, que era inspector, lo sabe era imposible. Así, podemos hablar de la Línea 14 y de alguna otra más que no conozco porque no he andado en ella, pero sí hay ciudadanos que viven en mi barrio y hacían comentarios hace tiempo, no ahora. Entonces, creemos que la crisis de Raincoop empezó hace mucho tiempo, no ahora.

La pregunta tiene que ver con lo que voy a decir al final tiene que ver con el tema de esta Comisión que es investigar el financiamiento de las campañas electorales y si esto que ocurrió es para favorecer a una de las empresas y si en función de favorecer a una de las empresas se financió a algún partido político o a algún candidato a la Intendencia.

Entonces, en la crisis de Raincoop ¿no hubo alguna decisión o decisiones de la dirección de la cooperativa desacertadas que promovieron esta crisis? Y en medio de esta crisis ¿no hubo decisiones de la dirección de la cooperativa de Raincoop más desacertadas? ¿O fue algo que todo funcionaba bien y acá el problema lo tienen el Banco República o Inthamoussu, que fue mencionado varias veces acá, o queda la interrogante que se hizo acá que es raro que se hubiera beneficiado a la empresa Cutcsa? Hago este relato del deterioro de las empresas resumiendo, porque hay legisladores que ya no están.

Es más: me da la sensación, como usuario, al igual que a otros ciudadanos, de que tal vez se ha demorado mucho el cierre de Raincoop y que eso fue más complicado, fueron decisiones más complicadas que, inclusive, terminaron favoreciendo a la empresa en cuestión. Porque si se hubiera resuelto antes, tal vez, en la reabsorción de la empresa Cutcsa, no hubiera sido tan necesario, pero hubo firmas de trabajadores no sé si ustedes saben o de cooperativistas pidiendo la reabsorción por parte de la empresa Cutcsa, que no estaba dentro del panorama, a efectos de que se hicieran algunos traspasos de las líneas.

Hago este relato a los efectos de ver si después, cuando llegue el momento de tratar el tema, llegamos a una conclusión de que hubo un favor hacia una empresa y se puede tener la presunción de que esta empresa, después, favoreció a alguna campaña de algún partido político. Esto, desgraciadamente, no fue natural. Por lo tanto, las líneas 21 y 14 tuvieron un deterioro con el correr del tiempo que, inclusive, si se hubieran cerrado antes, tal vez, se hubieran podido salvar algunas. Como usuario, opino que desde el punto de vista de la higiene, del servicio, mecánica, el deterioro no empezó ahora; empezó hace mucho tiempo.

Entonces, en estos temas, que para mí son datos de la realidad -respeto las opiniones de todos-, estamos ante un fenómeno desgraciado como este; pero no se olviden que más allá de ser una cooperativa, estamos en un sistema capitalista, donde las reglas del mercado son reglas del mercado y el sistema cooperativo compite con esas reglas del mercado.

Yo soy cooperativista de toda la vida y sé que esto es así. Y aunque no lo sea, la gente sabe que es así. Si estamos en un sistema capitalista, dos más dos tienen que ser cuatro, y si te puedo liquidar ¡pin! te la doy. Y si no soy eficiente en lo que hago y la dirección de la cooperativa no toma las medidas necesarias para tratar de evitar cometer errores que aumentan la agonía de la empresa, estamos liquidados.

Este tema ya lo tratamos varias veces en la Comisión. Lo que yo he visto cuando vienen trabajadores es poca autocrítica. Es decir, no he visto que dijeran: "Nosotros cometimos errores, es cierto; nosotros cometimos errores en aquel momento; nosotros cometimos errores en otro momento". Eso no quiere decir que no tengan derecho a recibir ayuda. Pero la verdad es que a veces escucho y escucho y acá hay un tema que, al final, para esta Comisión, para algunos legisladores, puede entenderse -no lo entiendo así- que esto que pasó fue una operación contra Raincoop, fue una operación de la Intendencia, fue una operación de algún sector político, a los efectos de liquidar, en función de beneficios a otra empresa, para que esta después reciba algunas prebendas. Yo no lo tomo así, respeto las opiniones de todos y, seguramente, cuando tengamos que hacer el resumen, lo haremos.

La pregunta concreta que quiero hacer es -por eso preguntaba si eran dirigentes de la cooperativa- : ¿hubo errores administrativos de los dirigentes de la cooperativa que impulsaron o, en algún momento, se equivocaron y promovieron este tema, sin quererlo, obviamente?

La otra pregunta es: esas decisiones ¿terminaron favoreciendo a Cutcsa en algún momento cuando, en función de la rotura de los ómnibus y de la crisis, se juntaron firmas para que la intendencia -o no sé quién- resolviera cubrir líneas que no se podían cubrir?

Este tema ya lo venimos hablando desde hace tiempo y tenía anotado que del 6% que tenía Raincoop... ¿Puede ser así o le estoy errando la cifra?

SEÑOR QUINTAS (Marcelo).- Llegó a tener el 7%.

(Diálogos)

SEÑOR GROBA (Óscar).- Puedo errar en algún puntito del porcentaje y puedo errar en alguna compañía.

En definitiva, del 6% o 7%, ¿el 3% quedó para Coetc, el 2% para UCOT y un 1% para Cutcsa? ¿Puede ser así o tal vez estoy errado en el tema?

Quería hacer dos o tres preguntas y, tal vez, dar una opinión, que ya la adelanto -aunque después lo vamos a ver entre todos y cada uno tendrá la suya-, de que en la crisis de Raincoop, que comenzó hace mucho tiempo, para mí, también hubo algunas decisiones de la dirección de la cooperativa que promovieron -sin querer- y profundizaron esta crisis. Por otra parte, no hay ningún vínculo que yo pueda asumir que hubo... Hoy usted dejó planteada la pregunta y es totalmente razonable que lo haga; es su opinión y yo la respeto mucho, pero mi opinión es que yo no tengo elementos para razonar eso por la crisis de la empresa.

SEÑOR PRESIDENTE.- Voy a completar y a realizar dos o tres preguntas para que, después, respondan todo junto.

¿En qué categoría se encontraba -según el BROU, que determina una serie de categorías cuando entrega los préstamos- Raincoop al momento del cierre? Si es que lo saben.

¿Cuál es el costo de adquisición que tiene una unidad -si es que lo saben; la verdad que no sé si están en condiciones de poder responder- con equipamiento Euro II versus una unidad con equipamiento Euro III o, por lo menos, una idea de porcentaje de cuánto más o menos puede ser?

Y, finalmente, si la compra de coches y el aumento de coches por línea para las cooperativas lo determina la intendencia.

La pregunta que hacía el diputado Meroni era con relación a los años en los que comenzaron los problemas financieros de Raincoop.

SEÑOR BIANCHI (Jorge).- Los problemas financieros de Raincoop no son solo de Raincoop; que quede claro que son de todo el transporte. Y, en eso, ya que me preguntan sobre el fideicomiso financiero y para que tengan una idea -por eso digo que son de todo el transporte; el diputado lo sabe-, Cutcsa y Raincoop fueron las únicas dos participantes. O sea que las dos tenían los mismos problemas económicos. Una, Cutcsa, quizás muy bien organizada, muy bien gestionada y, la otra -como ustedes dicen; que yo no lo suscribo-, muy mal organizada en aquel momento. Estamos hablando de 2005 y 2006. Precisamente, el cierre se produce diez años después, o sea que, por lo menos, es discutible. No estoy diciendo que fuera perfectamente gestionada.

(Interrupción del señor representante Jorge Meroni)

—Meroni, ¡por favor!

SEÑOR MERONI (Jorge).- Después lo hablamos.

SEÑOR BIANCHI (Jorge).- Hablemos cuando usted quiera, Meroni. Siempre estoy dispuesto.

Los problemas financieros de las empresas son fácilmente demostrables. Hoy, en el fideicomiso financiero del transporte están participando todas. O sea, ¿qué cambió desde el 2005 hasta ahora? Esa es la pregunta. ¿Todas las demás empresas son tan mal gestionadas que tienen que participar en un fideicomiso financiero? Como dije al principio -no sé si se entendió-, hay un problema del regulador. Esa es la pregunta que yo me hago. El regulador regula mal.

Un dato de la realidad es que el compañero Urse, de la misma colectividad política del compañero Meroni, fue directivo de Raincoop y, posteriormente, fue director de la Intendencia. Entonces, si hablamos de mala gestión, miremos para nuestra casa.

Que quede claro, por las dudas.

SEÑOR MERONI (Jorge).- Por eso dije cuándo se votó el primer fideicomiso del transporte porque entiendo -ya que el señor Bianchi está haciendo apreciaciones- que la mala gestión de Raincoop arranca después de la crisis, cuando estaban los señores Urse, Denis y Real. Arranca ahí, y nunca pudieron salir del pozo; cada vez se hundieron más, y yo no estoy cuestionando a qué sector político pertenecía cada uno. Por lo tanto, creo que su apreciación no corresponde.

SEÑOR BIANCHI (Jorge).- No; yo sé que no corresponde, pero por las dudas.

(Diálogos)

—Por otra parte, los problemas de Raincoop datan de la misma época que los de Cutcsa. Simplemente que Cutcsa fue beneficiada con muchas más líneas, con muchos

más elementos que Raincoop. Pero no lo digo yo; lo dice el TCA. Hay contratos que se suscriben en la intendencia, como es el contrato con OCA, que se cambia. En eso simplemente hay que investigar y pedir información fidedigna, porque hay contratos firmados. Cuando se firma un contrato con OCA para comercializar, por ejemplo, los pases de las tarjetas, en aquel momento, se firma que la exclusiva intermediaria es OCA y Cuctsa tenía un montón de pasajes cautivos, que comercializaba por el lado del Nuevo Centro, de cuponeras y cosas por el estilo, con lo que violaba el contrato, pero siguió comercializando esas cuponeras.

Yo creo que acá hay un problema del regulador que falló y eso beneficia a algunas empresas y a otras de menor escala las hunde. Una de mayor escala que ostenta más del 60% es beneficiada, es casi monopólica y las minoritarias tienden a desaparecer. El diputado Groba mencionaba las reglas del capitalismo -a mí no me gustan nada las reglas del capitalismo; evidentemente, las voy a combatir siempre; por algo fui el secretario de la federación de cooperativas- y lo que hacen esas reglas es: acá tenemos el ejemplo de dos compañeras que no tienen trabajo. Esas son las reglas del capitalismo, capitalismo salvaje.

Cuando me preguntaban en calidad de qué venía acá, digo que es en calidad de ciudadano. Si el Parlamento está dispuesto a recibirme, con mucho gusto vengo y esclarezco lo poco que sé. Como les decía, hace treinta años que estoy en el transporte y, si los puedo ayudar en eso, bien. Pero de lo que no me queda duda es que este regulador a la que viene beneficiando desde hace tiempo es a la empresa mayoritaria. La beneficia con las unidades Euro II; la beneficia con las rampas y el tema de los pisos bajos; la beneficia en los premios en lo que refiere al fideicomiso del transporte; la beneficia en la comercialización de las tarjetas; la beneficia económicamente cada vez que le otorga permisos, porque la Intendencia -de las cual somos dueños todos los ciudadanos- se toma el derecho de beneficiarla con permisos, y Cutcsa los traduce en US\$ 100.000 cada uno cada vez que sucede una situación como esta.

Yo no quiero agregar otras cosas, pero el presidente de Cutcsa -lo dice abiertamente en la prensa- es amigo del presidente; eso es de público conocimiento. Y, en política, desde que me conozco, nunca vi declaraciones de tal tenor. Ser amigo del presidente, ser asesor y, aparte, ser el principal en la empresa. Esas cuestiones, razónenlas ustedes; no queremos demostrar la crisis de una empresa para sacar del foco la discusión. Amigo del presidente yo no soy; ni lo conozco. Fui militante del Frente Amplio durante mucho tiempo y nunca fui amigo del presidente. Fui durante mucho tiempo; ahora ya no lo soy; esa es una cuestión que estoy diciendo acá. Así que, compañero: ¡por favor! Razonemos un poco las cosas. Creo que hay como una trampa a la sinceridad intelectual de todos nosotros. Yo no tengo que demostrarles nada; es cuestión de investigar un poco y ver los documentos firmados, cómo se han violado y cómo se han dado vuelta. No queremos justificar la crisis de Raincoop, que es una empresa que básicamente competía con un gigante que es Cutcsa. Esas son las reglas del capitalismo. Un 60% contra un 6%, que te metían tres coches adelante y tres coches atrás, y vos no podías cargar un boleto y, encima, tenían un mercado cautivo por intermedio de las cuponeras, para que tengan una idea. Hay que ver todo eso.

Hoy, aunque ustedes digan que hay un deterioro, nosotros nunca tuvimos la línea 77 a cuarenta y cinco minutos; ahora Cutcsa la tiene. ¿Por qué? Y porque anda sola por 18 de Julio y por 8 de Octubre. ¡Vamos! Hay que darse cuenta de las cosas. Con la línea 21 ocurre algo parecido. Antes nos ponían tres coches 364 adelante y tres coches 364 atrás; ahora, las líneas 21 y 64, vayan a ver la frecuencia que tienen. La misma historia ocurre con la línea 14 y con la D10. A mí no me lo tienen que preguntar; es fácilmente comprobable. Entonces, Raincoop, a pesar del deterioro y la falta de servicios, tenía

mejores servicios que los que tiene Cutcsa hoy cuando es explotadora exclusiva de ese corredor. Era mucho mejor. Les puedo asegurar que era mucho mejor. A pesar de todo, nos podía faltar algún coche, pero no teníamos más de quince minutos de falta entre coche y coche, y hoy hay cuarenta y cinco minutos, como dijo el compañero. ¿A ustedes les queda duda de que hay alguna injerencia? No estoy hablando de que haya financiamiento; no es mi cometido determinarlo, pero no hay duda de que se favorece a una empresa. No me cabe la menor duda de eso.

SEÑOR PRESIDENTE.- Agradezco al señor Jorge Bianchi todo lo que nos está ilustrando, pero le pido por favor que se limite a responder las preguntas.

Le agradezco porque todo lo que vuelca aquí es enriquecedor, inclusive, en algunos casos, su opinión personal, pero solicito que se remita a las preguntas.

SEÑOR QUINTAS (Marcelo).- Vaya si el regulador gestionó mal la crisis, ¿no? Para que tengan una idea -esto lo sabemos nosotros, los cooperativistas, los que acompañamos nuestra herramienta sindical en cada plenario-, antes del cierre técnico que nos dio el Banco República, seis meses antes, un señor al que le dicen "Fósforo", un tal Hugo Bosca, el director de Transporte saliente de la gestión de la intendenta Ana Olivera, vaticinó -con esa bola de cristal que tiene la Intendencia- que en el mes de diciembre la empresa Raincoop no iba a tener para pagar los salarios y los aguinaldos, que en el mes de diciembre Raincoop cerraba. Y lo dijo en la casa sindical, en la casa de Ascot. Cuando cooperativistas de Raincoop, de Coetc, de UCOT, preocupados, fueron a preguntar al compañero Fósforo, otros compañeros, algunos delegados, que son del mismo partido, pidieron que no hiciéramos preguntas sobre lo que había manifestado el señor director de Transporte de aquella época. Entonces, si en junio ya se sabía que en diciembre no íbamos a poder pagar, ¿qué hizo la Intendencia? El regulador no cumplió con su cometido.

Para que vean que no todos los cambios son tratados de la misma manera, voy a mencionar lo que ocurrió, por ejemplo, cuando UCOT asumió la línea 71, que hace el recorrido Mendoza, Instrucciones hasta Pocitos. UCOT logra realizar un cambio de recorrido en la línea, sacando una vuelta innecesaria por la avenida Rivera. La Intendencia, de boca, autoriza esto, pero una semana antes de que se pusiera en práctica, comunica que no se puede realizar el cambio. ¿Por qué? Porque competía directamente con las líneas de Cutcsa que van por Benito Blanco y 26 de Marzo.

SEÑOR PRESIDENTE.- Hace más de tres horas que estamos acá y varios integrantes de la Comisión tienen que retirarse. Les pido por favor que respondan, sintéticamente, cada una de las preguntas; sé que son capaces de hacerlo.

Concretamente, ¿en qué año comenzaron los problemas financieros? Solo la fecha; no quiero más respuesta que eso.

SEÑOR BIANCHI (Jorge).- Aproximadamente, en 2005.

SEÑOR PRESIDENTE.- En cuanto al fideicomiso del que participaron junto con al empresa Cutcsa...

SEÑOR BIANCHI (Jorge).- Fue en el mismo año.

SEÑOR PRESIDENTE.- Según lo que ustedes dicen, la Intendencia debía un subsidio.

SEÑOR BIANCHI (Jorge).- Eso es eterno. Hay rubros que nunca pagó. Que quede claro.

SEÑOR PRESIDENTE.- La pregunta concreta es si alguna vez hizo algún tipo de adelanto al respecto.

SEÑOR BIANCHI (Jorge).- A mí no me consta, pero todo lo que hacía la Intendencia era, más que nada, poner como garantía, ante préstamos bancarios, el subsidio.

No me consta a mí, lo cual no quiere decir que no haya existido. ¡Ojo! Sí me consta lo otro.

SEÑOR RAMIL (Ricardo).- Desde el año 2005... La economía de Raincoop no fue lineal. Cuando recibimos los Mascarello teníamos una situación bastante buena, bastante saneada. Creo que el crédito más grande se nos dio a nosotros por tener una buena situación.

SEÑOR BIANCHI (Jorge).- Que quede claro eso, también. Los coches...

(Interrupciones)

SEÑOR REINA (Rubén).- La situación seria de la empresa desde el punto de vista económico y financiero, cuando pudo haber tenido casi un quiebre, fue en los años 1998 y 1999. En ese momento, Raincoop tenía casi causal de disolución por mala gestión.

En aquel entonces, allá por el año 2000, se hicieron nuevas elecciones y de las que surgió un nuevo Consejo Directivo, que revirtió toda la situación de la empresa. De ahí en más, hubo cambios en la administración, los talleres, la inspección. Más adelante, se renovaron coches.

El peor momento de la empresa desde el punto de vista económico, cuando realmente corrió riesgo de cierre, fue en el año 1999 o 2000. A partir de entonces, se empezó a revertir la situación. Desde el año 2000 en adelante no hubo problemas serios en el sentido de que la empresa corriera riesgo de disolución.

SEÑOR PRESIDENTE.- La siguiente pregunta refiere al porcentaje de distribución al momento del cierre, cuánto era en el total del transporte y cómo fue hacia cada una de las empresas.

SEÑOR QUINTAS (Marcelo).- Se dividió en tres partes.

(Interrupciones)

—La cuestión no es la porción del mercado, sino el incremento de permisos que obtuvieron ciertas empresas; pasan por allí todos los días cada dos minutos. Hablamos de veintiún coches de la línea 21, además de la línea 64, que va junto con la 21. ¡Le dieron veintiún permisos para cubrir ese corredor! La Intendencia está diciendo que sobran coches, ¿y da veintiún coches más para el trayecto de la línea 64, que cubre desde el Puente Carrasco, opcionalmente, y desde Portones hacia la Ciudad Vieja? Es lo mismo. Les da ocho coches por la 77, teniendo el 105 y el 109 cada tres minutos. Más allá del porcentaje del mercado, de lo que se trata es de la capitalización. Los cuarenta permisos que se llevó Cutcsa fueron US\$ 10.000.000. Ahí está el problema, más allá del mercado. En cuanto al mercado, la Intendencia logró equiparar, más o menos en función de la venta de boletos, cada línea que tenía y, luego, de acuerdo con la gestión de cada empresa... Ahí se demostró que Coetc era la más eficiente, porque tuvo la mayor venta de boletos por unidad, aunque el rey de la eficiencia decía que éramos ineficientes. Cuando Coetc asumió las líneas sacó mucha rentabilidad; fue la que vendió más boletos por salón, o sea, por coche.

SEÑOR FACELLO (Guillermo).- Me gustaría que me aclaran un punto que creo se mencionó en alguna comparecencia anterior en la que se habló del tema. ¿La cantidad

de funcionarios que fueron absorbidos o tomados por Coetc, UCOT y Cutcsa, no lo fueron en razón de la cantidad de líneas que tenían otorgadas esas empresas?

SEÑOR QUINTAS (Marcelo).- No; fue por permisos. Todas se llevaron un promedio de cuarenta permisos cada una.

SEÑOR FACELLO (Guillermo).- ¿De los permisos que ya tenían o de los permisos que le tocaron en ese momento, luego de la disolución de Raincoop?

SEÑOR QUINTAS (Marcelo).- No; de los permisos a partir de la disolución de Raincoop.

Cutcsa se llevó 127, con cuarenta permisos; Coetc, 182, y UCOT, 172.

SEÑOR FACELLO (Guillermo).- ¿Por qué UCOT y Coetc llevaron más que Cutcsa?

SEÑOR QUINTAS (Marcelo).- No sé. Habría que preguntarle al intendente.

SEÑOR RAMIL (Ricardo).- Si mal no recuerdo, las líneas que se adjudicaron a Cutcsa eran las de mejor promedio kilómetro que teníamos. La 21 era la superlínea que teníamos.

SEÑOR BIANCHI (Jorge).- La Intendencia calculó 3,1 por permiso. La diferencia está en que Cutcsa llevó líneas departamentales a 3,1 y en el caso de UCOT y Coetc, el Ministerio exigió que se llevaran 4 por permiso. Ahí está la diferencia en la cantidad de personal, que creo es lo que se preguntaba. Tanto UCOT como Coetc llevaron líneas interdepartamentales y el Ministerio exigió que fueran 4 por permiso. ¿Se entiende?

SEÑOR PRESIDENTE.- Está claro.

La otra pregunta es en qué categoría se encontraba Raincoop al momento del cierre, según el BROU, en función de los créditos.

SEÑOR BIANCHI (Jorge).- La categoría había sido bajada. Siempre fue categoría 3. De hecho, se le negó un crédito para veinte unidades de piso bajo. La categoría fue bajada, más que nada, por un tema técnico, dado que en cierto momento pidió una gracia de seis meses de extensión. Es decir, algunos créditos se pasaron para el final del pago. Evidentemente, como todos sabemos, el sistema bancario se rige por leyes, como el acuerdo de Basilea y otras; fue un tema técnico.

De todas maneras, durante mucho tiempo funcionó perfectamente con un sobregiro bancario y con esa categoría. Es decir, posteriormente a que se bajara la categoría, se le siguió dando el sobregiro bancario. Es importante aclarar que la mayoría de las empresas funcionan con sobregiro bancario. Que quede claro; es un problema del sistema y del funcionamiento del criterio de empresa en marcha, es decir, que cumple con un servicio público. Creo que pasa por ahí.

SEÑOR PRESIDENTE.- La otra pregunta es qué costo de adquisición tiene una unidad con motor Euro II y una con motor Euro III.

SEÑOR BIANCHI (Jorge).- Tiene un 30% más de costo. En cuanto al funcionamiento, por ahora, en el país no hay capacitación para brindar soluciones mecánicas. Hay que hacer muchísima inversión para lograr el buen funcionamiento de esas unidades y, por supuesto, acá no se encuentran algunas partes.

Para que tengan una idea, no solo pasa por el costo de la unidad, sino que hay que contar con alguien que pueda arreglar la unidad. En el momento en que nosotros las importamos solo había una persona con la maquinaria necesaria para regular bombas de inyección.

De hecho, hay menos demanda de esas unidades porque la mayoría ya no compra Euro II. Mercedes fabrica unidades que, básicamente, exporta a algunos países de África que admiten su entrada.

SEÑOR PRESIDENTE.- La última pregunta es si la compra de coches, el aumento de coches por línea, requiere autorización de la Intendencia o del ente regulador.

SEÑOR BIANCHI (Jorge).- El ente regulador es el dueño, es quien adjudica. Aumentar la cantidad de permisos es competencia del Ejecutivo; no hay vuelta. Es lo que decíamos: hay un aumento sistemático de salones que después van a competir con las otras líneas.

SEÑOR QUINTAS (Marcelo).- Por supuesto que la Intendencia es el ente regulador y hace tiempo se viene denunciando que no tiene el mismo criterio con todas las empresas. Como ya mencioné, el sistema cooperativo -las únicas dos empresas que quedan- necesita más salones para el flujo de pasajeros que tiene, pero hoy no se puede aumentar la capacidad de permisos; la Intendencia solamente permite aumentar salones a algunas empresas y a otras no.

Sobre la higiene, al señor diputado le digo: ¿usted sabe que cuando llego a la terminal, estoy tan aburrido que me pongo a ensuciar el coche? ¡El chofer nunca ensucia un coche! Por el contrario: lo limpia, lo barre, lo lava cuando comienza su turno. El que ensucia es el pasajero.

La línea 316 cambió de recorrido porque colocaron semáforos en Montero y Ellauri. En la cuadra siguiente está el Shopping de Punta Carretas, pero la Intendencia no dejó llegar a UCOT con su línea 316 y la hace doblar en Vázquez Ledesma. Los usuarios del 316, en lugar de caminar dos cuadras, como hacían antes, ahora tienen que caminar cinco cuadras. Por lo que dicen, Cutcsa no deja llegar al 316 ni al 405 de Coetc al Shopping. Hay un marcado favoritismo: los cambios que pide el sistema cooperativo se niegan, pero los cambios que pide la empresa mayoritaria, se hacen.

SEÑOR PRESIDENTE.- Les agradecemos la presencia y los aportes que han hecho.

Se levanta la reunión.

===/