



FRAY
BENTOS
PRIMEROS
150
AÑOS

JUNTA DEPARTAMENTAL DE RÍO NEGRO

16 de Abril de 2009 - 150 Aniversario de la ciudad de Fray Bentos

A C T A N° 121

Sesión Extraordinaria de fecha 21/11/2008.

ACTA N° 121

En la ciudad de Fray Bentos, a los veintiún días del mes de noviembre del año dos mil ocho, y siendo la hora dieciocho, celebra reunión EXTRAORDINARIA la Junta Departamental de Río Negro.

TEXTO DE LA CITACIÓN:

“La Junta Departamental de Río Negro, se reúne el día **VIERNES 21 de NOVIEMBRE de 2008**, a la **HORA 18:00**, en sesión **EXTRAORDINARIA**, a efectos de considerar el siguiente:

ORDEN DEL DIA

- Recibir al Vice Presidente de AFE, Sr. Alejandro Orellano.-

(Convocatoria solicitada por los Ediles Prof. Beatriz Castillo, Sra. Edén Picart y Sr. Humberto Brun).-

Fray Bentos, 20 de noviembre de 2008.-

EL SECRETARIO”

ASISTENCIA

Preside: Edil señor Jorge Garmendia.

Asisten: los siguientes señores Ediles:

TITULARES: Maestra Élide Santisteban, Hugo Amaral, Edén Picart, Profesor Jorge Picart, Daniel Rey, Washington Cordatti, Sergio Milesi, Doctor Álvaro Debali, Isidro Medina, José L. Almirón, Luis Massey, Ervin González, Édison Krasovski, Humberto Brun, Gustavo Álvez, Irma Lust y Víctor Rodríguez.

Durante el transcurso de la sesión ingresan a Sala los Ediles titulares Maestro Fernando Quintana (18:10’), Arquitecta Patricia Solari (18:12’), Carlos Lizuaín (18:16’) y Profesora Beatriz Castillo (18:12’).

SUPLENTES: Javier Villalba (C).

Faltan: CON AVISO: Mario Long, Escribano Samuel Bradford, Escribano Pablo Delgrosso, Francisco Faig, Profesora María L. Indarte, Bruno Danzov, Profesora Gladys Fernández, Maestra Daniela Maquieira y Jorge Burgos.

Invitado: Vicepresidente de AFE, Sr. Alejandro Orellano.

Secretaría: Ariel Gerfauo (Secretario General) y José Requierena (Tesorero General).

Taquígrafos: Mabel Casal, Nelly Carmona, Marcelo Sartori, Marcia Matera, Laura Vittori, Lorena Demov y Mónica Grasso.

SR. PRESIDENTE. Buenas tardes, señoras y señores Ediles, funcionarios, público presente.

Estando en hora y en número vamos a dar comienzo a la sesión extraordinaria convocada para el día de la fecha, convocatoria realizada por los Ediles profesora Beatriz Castillo, señora Edén Picart y señor Humberto Brun.

En el Orden del Día de esta sesión extraordinaria está fijado recibir al señor Vicepresidente de AFE, Alejandro Orellano, a quien le estamos dando la bienvenida y le otorgamos seguidamente el uso de la palabra para que nos explique el motivo de su visita.

SR. ALEJANDRO ORELLANO. Muchas gracias. Antes que nada quiero expresar mi agradecimiento a este órgano deliberativo.

Es un honor presentarme ante ustedes a efectos de explicar y anunciar, de la misma manera que lo hicimos en la mañana de hoy a los medios de prensa, el plan estratégico que presenta AFE para el próximo trienio 2009-2012, donde uno de los objetivos principales -como van a ver en la presentación que haré a continuación- es que uno de los ramales ferroviarios que se va a rehabilitar con una inversión muy importante por parte del Poder Ejecutivo atañe a esta zona. Por lo tanto entendimos pertinente venir aquí al departamento a efectos de hacer el anuncio a los señores Ediles que son los articuladores de muchas de las políticas sociales, y poder evacuar cualquier tipo de consulta que puedan tener.

Si a ustedes les parece bien, la idea que tengo es hacer una presentación en donde enfocamos cuáles son los objetivos fundamentales de trabajo y fundamentalmente cuál es la línea de acción.

Bueno, como acabo de decir, en definitiva esta es la presentación del plan estratégico basado en tres grandes líneas para el período 2009-2012.

Cualquier plan estratégico tiene una base mínima de cinco años, porque el plan estratégico es una herramienta que se utiliza cuando existe incertidumbre. Convenimos en que si bien un trienio es un plazo exiguo, por una cuestión de responsabilidad ustedes saben que nuestra gestión como responsables a cargo de un directorio de una empresa pública culmina en catorce meses, período suficiente para dejar sentadas las bases para este trienio. Por lo tanto entendemos que perfectamente estas líneas de acción podrán ser continuadas en un futuro.

Principalmente esta slide tiene por concepto desmitificar algunos conceptos. Tiene algunas ideas que existen al respecto de... Permítanme que lo voy a leer y se los explico.

Cuáles son los principales errores que existen a la hora de considerar algún tipo de trabajo de futuro: el modelo actual no es correcto, hay que cambiar el modelo sin afectar las personas; al revés, hay que cambiar las personas sin cambiar el modelo. Ni uno ni otro convenimos que es lo correcto, porque si cambiamos el modelo sin involucrar a las personas no tienen asegurado el éxito, y si cambiamos a las personas sin saber cuál es el modelo no sabemos en definitiva si las personas que pongamos son el recurso humano adecuado para lograr dichos fines.

También existe lo otro, máxime en el caso de AFE... *AFE es inviable:* es una gran discusión que se ha dado. Liquidamos la empresa, esperamos que en manos estatal no existe, por lo tanto el advenimiento de un operador privado esperemos que lo haga. No es la idea, entendemos que las condiciones existen y debidamente certificadas y acordadas con responsabilidades, con derechos y obligaciones bien pre-determinados de cada parte, creo que asociación público-privada no solamente no es mala palabra sino que es el éxito de cualquier empresa moderna que aspire a lograr sus objetivos.

También el otro hecho es no hacer nada, que es lo que me atrevo a decir sin ningún tipo de tapujos que es lo que ha venido haciendo hace muchos años AFE.

¿Cuál es el objetivo de la empresa ferroviaria estatal? Por un lado vemos la definición de empresa y la definición de estatal.

Una empresa es una unidad económica en donde el capital tiene que tener un rédito y donde la dirección tiene que estar coordinada para prestar un servicio generando valor. Es decir que la función para la que fue creada esa empresa no sólo realice ese servicio sino que en forma permanente le vaya agregando valor, le vaya agregando un elemento que lo diferencie de la empresa cuando está gerenciada sin un objetivo. Y estatal, porque este tipo de concepción empresarial tiene que ser un elemento en los servicios estatales en manos del Gobierno.

Hacemos un análisis FODA. Esto es analizar cuáles son la fortalezas, las debilidades, oportunidades y amenazas que tiene AFE tanto en el diagnóstico interno, que es el caso de las fortalezas, como en el diagnóstico externo, que es el caso de las oportunidades.

Cuando nos enfrentamos a un diagnóstico interno, es decir que miramos para adentro de la empresa, sabemos qué elementos tenemos a favor y qué en contra. Obviamente la racionalidad implica que hay que fortalecer o maximizar las fortalezas y minimizar las debilidades.

¿Cuáles son las fortalezas que nosotros vemos para AFE? Existe monopolio en el sistema ferroviario, no existe otro operador; hoy por hoy las vías son cien por ciento soberanía del Estado y el único operador posible es AFE. Hay una baja competencia fluvial y una ventaja comparativa con el transporte carretero. Las necesidades de carga, lejos de competir uno con otro -como se verá más adelante-... Nosotros estamos convencidos de que tenemos que ir a un sistema multimodal, en donde los sistemas de transporte estén integrados, en donde lejos de ser competencia unos coadyuven en otros

para transformar este sistema de transporte en una política nacional que convierta a Uruguay en un centro logístico regional.

Tiene otra fortaleza que es que tiene posibilidad de desarrollar centros importantes de producción en el área de influencia, es el caso de Fray Bentos, es el caso de Tacuarembó, de Rivera, el caso del este, el caso de Paso de los Toros recientemente con la noticia de que hay una nueva inversión que se piensa instalar, de Nueva Palmira... Son diferentes elementos que nos hacen ver que AFE tiene una oportunidad importante de suministrar no solamente a los dueños de la carga sino de generarle al país una alternativa necesaria de transporte.

Hay actividades conexas con otras empresas vinculadas a la logística. Y el ejemplo es la Administración Nacional de Puertos. La ANP y el tren tienen mucho que ver por la interfase. Hay elementos en común como el puerto seco que existe en Rivera, el acceso al Sistema Nacional de Puertos tanto en Salto como en Paysandú, Fray Bentos, Nueva Helvecia, Montevideo, y el futuro puerto de aguas profundas que puede instalarse en la ciudad de La Paloma.

Adhesión del personal al proyecto “Empresa Estatal, clientes cautivos definidos al transporte ferroviario”. Bueno, no hay mucho para decir. Indudablemente, en este período de ostracismo que ha tenido AFE debemos reconocer y resaltar el trabajo que han tenido los empleados, porque sin el aporte de ellos sin dudas la situación actual sería mucho más calamitosa, por ello nuestro reconocimiento.

Los clientes cautivos. Se da la paradoja de que AFE tiene pocos clientes pero todos ellos de gran volumen, porque dada la especificidad de los productos que transporta AFE y las distancias que recorre, es como que existe una sinergia única entre el dueño de la carga y AFE. Estoy hablando de cemento, de combustible, de cebada, de arroz y fundamentalmente de madera; Klinker en la línea Minas, que genera el cemento.

Las debilidades. Nosotros tenemos una falta de política comercial, que sin dudas que es uno de los elementos que vamos a actuar fuertemente en virtud de ello. Precisamos dotar al Departamento Comercial de una cara moderna en donde los elementos como el marketing, como un ejecutivo de cuenta que atienda a cada cliente, que le dé rápida respuesta a sus necesidades...(mm)/

El mundo de hoy no acepta burocracia, el mundo de hoy no acepta imitaciones.

Una empresa opta, por ejemplo, transportar una carga a barco, si no pierde muchos dólares, y en definitiva, eso se deviene en credibilidad, se deviene en falta de consideración y por lo tanto, en un futuro nuevo embarque no seremos alternativa.

Estamos visualizando cambiar la imagen comercial de AFE, siendo protagonistas y yendo, no solamente a buscar al cliente, sino atendiéndolo de manera diferente.

El estado deficitario de los activos: todos sabemos que AFE es una empresa totalmente antagónica, deficitaria, pero enormemente rica porque existe gran cantidad de inmuebles a lo largo y a lo ancho del país, donde existieron o existen redes

ferroviarias, pero el estado actual de las construcciones no avizora el hecho de que se puedan resaltar.

Entonces eso, aparte de no dar ningún tipo de resultado económico a la empresa, también genera una mala imagen en cuanto al estado de abandono de los mismos.

Estamos visualizando hacer un relevamiento total de los bienes, tomar contacto con las Intendencias, que son los organismos rectores de cuáles son las necesidades sociales, ya sea, centros de cultura, policlínicas, en algunos casos salas velatorias, etc., para luego generar un gran paquete y pensamos financiar algunos de nuestros proyectos generando un fideicomiso de garantía.

La ausencia de procedimientos eficaces y eficientes: habla de una situación administrativa absolutamente detenida en el tiempo, donde los procesos actuales no conciben con las necesidades.

Me voy a referir a uno de los objetivos estratégicos.

Tecnología absoluta: la tecnología que hoy utiliza AFE, ya no solamente comparada con el primer mundo que dista años luz, sino solamente con los trenes de la región, estamos en condiciones absolutamente deficitarias porque no tenemos, no solamente el software, sino las técnicas de uso de utilización de vías y de control de trenes como se usan actualmente.

Cuadro gerencial prácticamente inexistente: los retiros incentivados, como ha pasado en muchas empresas públicas, ha hecho que la buena gente se haya retirado y a veces la gente que los suple, no tiene la experiencia necesaria, sí la voluntad, pero que en estos momentos de competencia en búsqueda de dar las mejores soluciones a los clientes, es necesario tener otro tipo de conocimiento.

Insolvencia financiera: AFE recibe un subsidio estatal que permite equilibrar sus cuentas en virtud de una ley de infraestructura de hace varios años de una Rendición de Cuentas. Sin el aporte estatal AFE sería deficitario.

En el aspecto externo –rápidamente-, hay *una demanda potencial para el modo ferroviario*. Todos sabemos que en los próximos años el boom forestal va a determinar la necesidad imperiosa de que el tren esté a la altura de las circunstancias si se constituye en una alternativa de transporte.

Hay una política de gobierno tendiente a la promoción de la industria logística. Todos los proyectos a nivel de puertos como a nivel de infraestructura carreteras o ferroviarias, llámese por los proyectos IRSA o por proyectos de canalización privada o en el caso de AFE por un emprendimiento que se llama Corporación Ferroviaria del Uruguay, que va a canalizar la infraestructura ferroviaria, encontramos allí el canal válido de acción.

Otra oportunidad que tenemos es que de esta manera colaboramos con la protección del medio ambiente, evitamos el deterioro de las carreteras y hay una sensibilización con respecto a la inseguridad vial existente. Esto constituye las externalidades del modo ferroviario, es decir todo aquello que está en el haber de AFE,

pero que no registra en su contabilidad, es decir las ventajas que presenta invirtiendo en el modo ferroviario, se deja de mantener y destinar recursos -que son muchos- para el mantenimiento de las carreteras con la consabida desprotección del medio ambiente y de la seguridad vial.

Quien hoy transita por las rutas nacionales, se da cuenta que el tránsito está absolutamente congestionado y eso trae aparejado una mayor posibilidad de accidentes.

Dentro de las amenazas tenemos:

Falta de capacidad de inversión pública: no hay un mercado valores que permita cotizar estos emprendimientos por muchos factores -todos entendibles-, tal vez también un poco de falta de credibilidad.

Ausencia de políticas que combatan la competencia desleal del transporte carretero: hay una suerte de subsidio que tiene otro tipo de ventajas comparativas con respecto al tren.

Cambio de política gubernamental sobre las empresas estatales por la acotada gestión en el período de gobierno: a veces cuando uno piensa y proyecta un modelo de gestión, tiene que trascender a los cinco años de gobierno, simplemente que es necesario dejar salvadas las bases para que en un futuro las mismas estén firmes.

Hay un marco legal inadecuado para los actuales tiempos y una imagen y credibilidad deteriorada de la empresa: el marco legal son reglamentos obsoletos para el manejo actual. Y la imagen y credibilidad deteriorada de la empresa, no es más ni menos, que todos hoy podemos tener una sensación de cómo fue AFE, cómo es y cómo será, el objetivo es con hechos y certidumbres cambiar la imagen de la empresa.

A nivel de estrategia vamos a hablar de misión y visión.

Visión es cómo vemos la empresa en el futuro, hacia dónde se proyecta, qué es lo que quiere, hacia dónde va.

Queremos constituir a AFE en una empresa líder en el aporte de valor a la cadena logística del país como un instrumento ejecutor de las políticas de estado en materia de transporte de cargas e integrada a un sistema multimodal que convierte al país en un centro logístico regional con conexión con los puntos de intercambio fronterizos terrestres y siendo pilar entre la interfase ferrocarril-puerto.

No es más ni menos que subirnó a la cadena logística que hoy existe, permitir dotar al país de una conexión ferroviaria tanto con Brasil, como con Argentina, que conecte perpendicularmente y transversalmente el país, que conecte el puerto de aguas profundas con Nueva Palmira, que permita canalizar Nueva Palmira-Montevideo para aquellas producciones de la hidrovía que no puedan tener calado suficiente y que bajen a Montevideo, que permita conectar el acceso a Salto y Paysandú, que son los nuevos puertos integrados al Sistema Nacional de Puertos.

La interfase ferrocarril puerto es tan importante que podemos decir que el transporte de contenedores es una de las cosas a las que más apunta AFE para mejorar su tráfico.

Actualmente Uruguay tiene el 1% del PBI del MERCOSUR, transporta el 7,6 del tráfico de contenedores del MERCOSUR, y para que tengan una idea de lo

importante que es tener conectado y permitir dar buenos servicios, transporta el 40% de los contenedores extra MERCOSUR.

Todos aquellos que están de paso, en tránsito, entrando por el Atlántico y continuando hacia fuera de la región del MERCOSUR el 1% del PBI del MERCOSUR capta el 40% del tráfico de contenedores.

Es un dato sumamente sugestivo, pero que también apunta hacia dónde es el objetivo comercial y apunta fundamentalmente a dar debida respuesta a las necesidades de aquellos empresarios que apuestan a Uruguay como centro logístico.

Promover la conexión al corredor bioceánico que une el Atlántico y el Pacífico, haciendo participar a nuestro país en el tránsito de mercadería que va del Puerto de Río Grande do Sul a Chile.

El Puerto de Río Grande hoy está totalmente saturado y hay una ventaja comparativa muy importante para que el puerto crezca aún más a cifras largamente superiores a lo que ha sido su media. (lv)/

“Contribuir al servicio de transporte público en nuestro país con un servicio de pasajeros y una mayor cobertura que una los mayores centros poblados de nuestro país en aquellas líneas que están activas”.

Hoy el servicio de pasajeros está muy limitado, está circunscrito al área metropolitana que está en Montevideo, Canelones y llega en algunos casos a San José y Florida. Nosotros visualizamos, una vez que se hagan las inversiones necesarias, que con las vías hechas y con la adquisición del material rodante necesario -llámese coches motores, que permitan proyectar y visualizar aquellos puntos donde las vías están activas-, que en una segunda instancia pueda establecerse que el servicio de pasajeros vuelva a ser una realidad y que contribuya a tener una alternativa, y aquellos que tienen algunos años y para las generaciones nuevas que no lo conocen puedan no solamente viajar a Montevideo sino a los distintos puntos donde el tren llega nuevamente como fue otrora.

Por último: *“Maximizar las externalidades del modo ferroviario –que era a lo que apuntaba antes-, menor gasto en mantenimiento de carreteras, respetando las políticas de preservación del medio ambiente y apostando fuertemente a la seguridad vial”.*

Como misión. La misión la visualizamos en qué es lo que estamos haciendo, qué estamos haciendo hoy para proyectar la visión de futuro, cómo hacemos para lograr los objetivos que queremos.

Entonces, AFE se encuentra en una etapa de realizar todas las actividades necesarias para el transporte de productos y personas, llámese servicio de cargas y de pasajeros requerido por nuestros clientes para desarrollar sus negocios. Es fundamental, no hay una dicotomía, AFE y clientes es una conjunción indispensable; hay una máxima americana que dice que el cliente que no se atiende lo atiende otro. Nosotros no queremos perder un solo cliente, queremos recuperar todos porque en definitiva recuperando clientes vamos a mejorar las cuentas de AFE y las cuentas del país. No se olviden que la empresa pública AFE, como todas las empresas públicas, tiene tres millones de dueños.

“Utilizando la infraestructura y equipos ferroviarios de acuerdo a estándares internacionales de excelencia en términos de calidad y seguridad”. Esto no es ni más ni menos que adaptar el parque tractivo y remolcado, llámese locomotoras y vagones que actualmente tiene a los estándares de calidad que indican las normas de la norma LAF, que es la Asociación Latinoamericana de Ferrocarriles, que son las que disponen cuáles son las condiciones de seguridad para circular.

Y aparte de las inversiones tenemos un equipo humano capacitado y comprometido con proveedores alineados a la política de la empresa procurando niveles de eficiencia y eficacia que garanticen una empresa autosustentable, reconociendo su compromiso social como empresa pública y aprovechando su valor para generar economías externas al país.

Ni más ni menos, si tenemos las vías, el parque de maquinaria, un recurso humano calificado, proveedores que están afines a nuestros objetivos, el objetivo final de la empresa no es ni más ni menos que la misma represente un ingreso a las arcas del país.

Entonces, ¿cuáles son los objetivos estratégicos que presenta AFE?

Hicimos un diagnóstico externo, un diagnóstico interno, vimos cómo estamos, vimos dónde queremos llegar y cuáles son los objetivos de hoy, cuáles son las medidas que estamos tomando y hacia dónde queremos apuntar.

Como objetivo fundamental: inversiones en infraestructura, rehabilitación de la red ferroviaria existente en nuestro país.

Como objetivo dos: adquisición de material rodante, locomotoras, vagones y coches motores; coches motores son –permítanme la expresión- como ómnibus pero sobre la vía, son coches que tienen comando en ambos lados que facilita el ida y vuelta en un sentido.

Objetivo tres: el mejoramiento de la gestión administrativa, comercial y operativa.

Objetivo cuatro: realizar una campaña de seguridad vial a nivel nacional coordinando esfuerzos con las intendencias municipales, la UNASEV y a través de esta con las UDESEV correspondientes.

Un detalle que ahora me doy cuenta y no lo comenté. Podrán ver abajo que en la cuarta empezando desde la izquierda está la nueva estación terminal y las tres de un lado y las tres del otro son las máquinas existentes, los modelos de locomotoras existentes que tiene AFE y la gran protagonista que es la red ferroviaria.

Entonces, en el objetivo primero la rehabilitación de vías. En este slide quiero mostrarles cuál es la red actual que tiene AFE.

Totales, tres mil kilómetros de vía.

Activas, mil seiscientos kilómetros.

¿Cuál es el ramal que tiene más uso? sin duda el eje que va de Montevideo a Rivera que transporta más del 30% de la carga ferroviaria.

¿Adónde apunta la rehabilitación de vía, porque consideramos que es fundamental no solamente el hoy sino el mañana a efectos de canalizar la mayor demanda forestal? Es el trayecto que va de Pintado a Chamberlain, de Piedra Sola a Rivera y el rombo que existe entre Chamberlain-Tres Árboles- Piedra Sola-Tres

Árboles-Algorta-Ombucitos-Fray Bentos; que ese es el anuncio que vine a hacer aquí, qué es lo que afecta y por algo estoy hablando con ustedes.

Como verán después también está la línea Minas, el puente 329 que une la ciudad de Florida con el puente 329 que tiene una futura proyección forestal muy importante porque allí hay radicadas una gran cantidad de hectáreas existentes en el departamento de Durazno. Y seguramente toda la red que una a Río Branco, a Minas y a la Paloma; Río Branco está activa totalmente con una carga importante de arroz; a Minas con una carga importante de clínquer, pero dado el volumen que va a protagonizar y máxime si se termina instalando este emprendimiento industrial tan importante, que piensa hacerlo con una salida por el puerto de aguas profundas de la Paloma, acá seguramente con este modelo y este diseño financiero llegará a una futura ampliación de la rehabilitación.

Yendo al tramo concreto, de los 751 kilómetros, en un hecho que es una puesta importante pero también es un riesgo que este Directorio quiso tomar, ustedes habrán visto a través de la prensa que el objetivo fue cambiado porque primero se iba a realizar totalmente por emprendimiento privado, para lo que se hizo un llamado internacional en el mes de setiembre del año pasado; el mismo contó con todas las garantías, precalificaron dos empresas, una empresa española de dilatada trayectoria forestal, una empresa chilena de dilatada trayectoria forestal y ferroviaria, por lo tanto sus ofertas fueron superiores a las previsiones que habían hecho los técnicos de AFE y se entró en una etapa de reconsideración de los mismos, a nivel técnico se utilizó un dataroom, una sala de datos, analizan los diferentes componentes de la propuesta del pliego y se lleva adelante todo un proceso de reconsideración, cuál es la incidencia de los diferentes insumos y en definitiva se ajustan la paramétrica y las condiciones para que la futura oferta que se va a realizar y se va a recibir a fines de este mes se adecuen a las previsiones financieras que tiene AFE, la CFU y por ende el país.

Por emprendimiento privado se van a hacer 414 kilómetros, que es el tramo de 238 –que vamos a ver a continuación-, y este 238 que es Francia- Algorta-Fray Bentos y el rombo que une Chamberlain-Achar-Piedra Sola, Piedra Sola-Tres Árboles y el trayecto que va de Chamberlain a Francia. Esos dos tramos que conjugan los 414 kilómetros se van a hacer con un emprendimiento privado.

El tramo de Piedra Sola a Rivera y de Pintado a Chamberlain, que son 337 kilómetros, se va a hacer por una puesta muy importante por administración directa con costos a cargo de la CFU y de AFE, con la idoneidad de los técnicos de AFE, apostando a la revitalización del oficio ferroviario, que este proyecto de rehabilitación hace largas décadas que no ocurre ni en monto ni en cantidad de kilómetros, por lo tanto tenemos cifradas expectativas de que el mismo concluya bien por los intereses de todos. (ld)/

Entonces, el objetivo de los slide es para que tengan claro cuáles son los puntos. Brevemente digamos, que reparar la red de vías en su totalidad tiene como objetivo circular a 40 kilómetros en la hora y transportar 18 toneladas por eje.

Hoy, para que tengan una idea, el promedio en algunas zonas como esta y fundamentalmente en Rivera, no supera los 15 kilómetros la hora pero no por problemas de máquinas, que en algunos casos los hay, sino por problemas de vías y eso trae un desgaste de las locomotoras..., imagínense si ustedes manejaran sus autos en primera o

segunda en forma permanente, el desgaste que trae aparejado eso no se puede contabilizar. Por lo tanto mejorando las vías vamos a apostar no solamente a mejorar la infraestructura sino también a mejorar la vida útil del parque tractivo. 18 toneladas por eje sin duda que va a permitir mejorar la relación costo-beneficio, la capacidad de carga total del convoy. Hoy por hoy un tren completo de locomotora y veintidós vagones está trasladando más o menos 1.200 toneladas.

“Canalizar a través de la CFU, la gestión de rehabilitación y supervisión de las inversiones en infraestructura, con la que se contará con el correspondiente financiamiento externo, respaldado por el mes” .

Esto es lo novedoso a efectos de dotar con la correspondiente supervisión. La inversión la hace el Estado uruguayo -pero la canaliza la Corporación Ferroviaria del Uruguay que es una empresa privada-, es cien por ciento propiedad del Estado, cien por ciento propiedad del Ministerio de Economía y Finanzas, cuyo directorio está integrado por tres miembros, dos miembros por la Corporación Nacional para Desarrollo y un miembro por AFE -que es quien habla- cuyos cometidos son la rehabilitación, el mantenimiento y supervisión del trabajo de rehabilitación de infraestructura.

“La gestión financiera”. Una vez que tengamos la cifra final a fin de mes, va a permitir que con las ofertas que recibamos de los privados, más el costo que ya tenemos -que representa la administración directa- permitamos -más allá de esta situación y de este contexto internacional de crisis de los mercados bursátiles- decir que estamos en conversaciones con dos organismos multilaterales de crédito sumamente interesados en invertir en infraestructura porque quieren apostar fuertemente al Uruguay y, sobre todo, porque conviene -son programas anticíclicos- en materia de recepción. Están sumamente interesados en este proyecto, el Banco Interamericano de Desarrollo y la Corporación Andina de Fomento por la seriedad que brinda Uruguay en el respeto de los contratos y por la posibilidad de que este diseño sea exitoso, como todo lo hace prever que continúen con el resto de la red ferroviaria. Les recuerdo que eran setecientos cincuenta y un kilómetros en mil seiscientos. Y una vez que tengamos las vías, el objetivo secundario pero que va de la mano, es procurar asociaciones con nuestros clientes que garanticen inversiones en equipos y centros logísticos de carga, descarga y acopio de material procurando la mayor eficiencia del uso del material tractivo y rodante, también la disminución de los tiempos y costos en el transporte para nuevos clientes.

Un hecho racional implica sin duda, cualquiera que esté a cargo de una empresa lo sabe, tener una rentabilidad y ésta surge en la medida de que el tráfico de carga, que es a lo que se dedica AFE porque en definitiva es una empresa de transporte, duplique o triplique su capacidad.

AFE tiene una media histórica de 1.400.000 toneladas y a lo que se apunta con esta inversión es a triplicar la misma fundamentalmente a la explosión de la demanda forestal, como veíamos hoy en las fortalezas. En el próximo trienio 2009-2012, según los datos que nos han proporcionado la mayoría de las Oficinas de Promoción de las Intendencias, se estará debiendo transportar en el país una cantidad que oscila entre los 10 y 11.000.000 de toneladas año de madera. Si AFE transporta unos 400 y procuramos triplicar solamente captando del 25 al 30 % de esa mayor demanda estaremos en condiciones de lograr este objetivo.

El segundo objetivo es la adquisición de material rodante, locomotoras, vagones y coches motores.

“Contar con material de tracción y equipos de soporte que garanticen el 95 % de disponibilidad de equipos con la mayor confiabilidad”

Lo que procuramos hoy es tener un sistema de tracción que mejore la rotación de los vagones, hoy entre que va una máquina, lleva los vagones, carga, descarga y vuelve, el tiempo que oscila es totalmente deficitario, no permite coordinar debidamente, planificar concretamente y sacarle el mejor jugo o dicho desde el punto de vista financiero, las mejores rentabilidades al material que disponemos. ¿Cómo pensamos solucionar eso? Primero, disponiendo de mayor cantidad de material, y segundo, disponiendo de mayor cantidad de locomotoras que siempre permitan tener un superávit en el parque para utilizar las mismas.

En esta materia también tenemos dos planes muy concretos que son: por un lado, la repotencialización de los motores, aquellos que estén vinculados a este tema saben que son máquinas muy nobles con una capacidad de 1.500 caballos de fuerza, 2.000 en algunos casos y en otros 800. Tenemos un proyecto muy importante que nos están repotenciando las máquinas, es decir aquellas 800 las llevan a 1.500 les hacen, en términos técnicos, un revamping que es una puesta a nuevo de los motores, que, con una adecuada carrocería como la que tienen y adquiriendo como dice el segundo punto, locomotoras chinas a cambio de chatarra, cambiaría rotundamente la configuración del parque tractivo que hay hoy.

La adquisición de locomotoras chinas es un negocio que se viene manejando hace tiempo. Es un ofrecimiento que han hecho a través de la Cancillería. En el día de la fecha el Presidente de AFE se encuentra en la ciudad de la Habana en Cuba, justamente verificando in situ cuál es la experiencia que ha habido con respecto a este tema.

Cuba es uno de los pocos países en Latinoamérica que tiene dentro de su parque, locomotoras chinas, tiene una gran cantidad de éstas, dada la extensa cantidad de kilómetros de la red que tiene la isla.

La gran ventaja es que a cambio de chatarra por el alto precio que tiene el acero a nivel internacional, -para que tengan una idea, una locomotora está en el entorno de 1.600.000, 1.700.000 dólares- a nosotros nos la han cotizado en el entorno de 1.200.000 que equivale más o menos a 5.600 toneladas de chatarra. Chatarra es todo aquel material ferroviario en desuso, vaya que lo tiene AFE que si bien queremos conservar la cultura, la historia, el patrimonio ferroviario y en muchos casos garantizar un museo..., también entendemos que mucho del material que ustedes verán hoy por ahí, porque no es necesario ser demasiado técnicos, todo lo que está vulgarmente tirado puede constituir este tipo de colecta de material ferroviario conjuntamente con los postes que en su momento fuera el telégrafo, también rieles de algunas líneas que no tienen actividad y no la van a tener.

Un hecho novedoso es que estamos haciendo como una suerte de clearing tanto con el Ministerio de Transporte como con la Administración Nacional de Puertos, todo aquel material en desuso que puede pasar a remate pero que no tiene demasiada puesta en cuanto a los ingresos, se puede llegar a conjuntar y entonces ahí estamos en condiciones de juntar la cantidad necesaria de chatarra. Igualmente de confirmar este tipo de negocio, tenemos una chatarra necesaria como para seis locomotoras y si repotenciamos otras seis y actualmente tenemos diecinueve quedamos con treinta y una

máquinas en funcionamiento cosa que va a permitir perfectamente sustentar y triplicar la carga.(mg)/

Y conjuntamente con la rehabilitación de vías y la adquisición de material rodante, viene de la mano el mejoramiento de la gestión administrativa, comercial y operativa.

Un poco era lo que había dicho: captar el 50% del mercado del transporte forestal de más de 200 kilómetros de distancia, en un entorno de 30 kilómetros de la red férrea, a través de política, asociación o contratos a largo plazo. Creo que ya me expliqué; la idea original es dotar al cliente de la credibilidad necesaria y de los elementos que permitan aportar fuertemente al tren, para que tomen dentro de su logística y adopten al tren dentro de la cartera, porque entendemos que la exclusividad tampoco es correcta, porque la diversidad es el objetivo final, pero apuesten más fuertemente. En muchos casos nosotros, en algunos productos, somos testimoniales; pretendemos sumir la consideración y transportar más de lo que venimos haciendo y, sobre todo, productos nuevos, apuntando fundamentalmente a los contenedores, apuntando fundamentalmente a encomiendas que son mercados nuevos, que no hay ningún motivo para no pensar, pero también en una conjunción de que cuando quede hecha la vía de Montevideo a Rivera, en condiciones de transportar a 40 kilómetros en la hora 18 toneladas por eje, teniendo las chatas necesarias, permitiendo dotarle a los convoy de vagones comedores, para que también puedan ser una alternativa de trasladar los camiones, para que, primero, los transportistas tengan menos costos, y, segundo, evitemos congestión en las rutas; fundamentalmente, y este es otro punto que es casi indispensable, de la misma manera que rehabilitar las vías y adquirir material rodante, es implantación de una nueva tecnología en todos los procesos principales de la empresa.; no es más ni menos que la autorización del uso de vías. Hasta un poco de vergüenza causa saber que estamos, en la región, en la época de piedra –así como se dice-. Hoy, para mover un tren de estación a estación, si bien es cierto que es artesanal, estamos a años luz, no entendemos que no se puede seguir en ese uso, no sólo por una mala aplicación de los recursos humanos y financieros, sino que también es indispensable que para el aprovechamiento integral de las vías y las máquinas se incorpore tecnología, ni más ni menos, una tecnología centralizada a través de un control de trenes, donde las locomotoras tengan un GPS, tengan sensor en el vagón inicial y en el vagón final, para saber que desde que sale hasta que llega, el convoy no tiene ningún desmembramiento, cosa que hoy ocurre. Es decir, no precisamos que haya una persona en la estación, que llegue el tren y una vez que pase salga; hoy por hoy demora 8, 10 horas; no es adecuada, desde nuestro punto de vista, la organización empresarial que hay.

Nosotros apuntamos fuertemente a una inversión muy alta en tecnología, pero que va a redundar en un mejor beneficio para todos, donde estén debidamente compenetrados todos los actores, porque esto es con la gente, y sin la gente no es posible, pero con la capacitación necesaria, sin poner en riesgo ninguna fuente de trabajo, por el contrario: capacitar las mismas, tecnificar, dotar a la empresa de las garantías necesarias de hacerlas medianamente competitivas, dotar a la empresa de tener una credencial mínima en el mundo de la tecnología que nos tocó vivir; hoy en el mundo de la Internet es impensable la situación del control de trenes. Si bien puede ser una situación que nos causa mucha inquietud, también tenemos muy claros los objetivos

hacia donde vamos y las herramientas. Por lo tanto, este es un elemento diferenciador en cuanto a la gestión que queremos imprimirle.

Por último, el objetivo cuarto, que no es menos, simplemente por unos detalles, que no es más ni menos que la seguridad. Y en este ámbito y en este órgano deliberativo me quiero explayar más en este punto que en otros, porque sé de las dificultades que ha habido. Les quiero hablar de los pasos a nivel, de la precaución y de la preocupación que tenemos con este tema por realizar una campaña de seguridad vial a nivel nacional, coordinando esfuerzos con las Intendencias Municipales, la Unidad Nacional de Seguridad Vial, la UNASEV y la UDESEV; desarrollar una campaña de difusión de la normativa ferroviaria, su señalización, las disposiciones legales, que es la reciente Ley de Tránsito 18.191, artículo 20.

Convengamos en que la ley da un marco legal, pero si no implementamos las medidas necesarias, no asumimos los compromisos que tenemos cada órgano o cada actor en esta situación, no es posible. Por lo tanto, AFE, consciente del tráfico que tiene hoy, pero más consciente del tráfico al que apunta, está absolutamente convencida de que es necesario establecer una política pro-activa en cuanto a la comunicación de cuál es la señalización, de cuál es la normativa, de cuáles son las medidas mínimas que debe tomar la gente. Si bien somos conscientes de que partimos de una base: que mucha gente considera que el tren no pasa, por el contrario, hay que comunicar, decir que el tren pasa, cuál es el tránsito, cuál es el trayecto, cuáles son los pasos a nivel.

Para que tengan una idea, la señalización en un paso a nivel va desde una cruz de San Andrés, pasando por una señal luminosa, una señal sonora y una barrera; depende del índice de peligrosidad. El índice de peligrosidad es un cálculo que realizan los técnicos, de acuerdo al tránsito que existe, tanto peatonal como vehicular; la visibilidad que existe en la zona, que ese es un gran tema, porque somos conscientes de que la faja de vía muchas veces está inundada por maleza, es una realidad de la certeza que hoy nos toca vivir, negarlo sería tonto, por lo tanto, asumimos y damos la cara; y, tercero, la densidad. Los pasos a nivel son una obligación; las ciudades han surgido a la vera de las vías, como es lógico.

Pero ¿qué hacemos? Bueno, nuestra idea es conversar con las Intendencias Municipales, conversar con la UNASEV, con la UDESEV, que son los órganos departamentales que llevan adelante y ejecutan las políticas que implementa la Unidad Nacional en materia de seguridad vial. Pero la Intendencia Municipal pasa a tener una peculiar importancia en esto, porque es con ellos que debemos sentarnos a pensar si los pasos a nivel son necesarios, si los actuales son corrientes, si hay que cerrar algunos y crear otros. Sepan que cada paso a nivel es muy costoso, pero más costoso es perder una vida humana. Por lo tanto, por todo aquello que esté al alcance de nuestra mano y de los actores que están involucrados, haremos los esfuerzos necesarios.

Sabemos las dificultades que han pasado. Sabemos que no respetar las señales ha provocado muertes, sabemos que, desde el punto de vista jurídico, se puede deslindar responsabilidades en cuanto a algún tipo de reparación. Lo que sí sabemos es que todos debemos dar el máximo para que, con una adecuada difusión, una adecuada campaña y también, por más que resulte desagradable, una penalización... porque no respetar una cruz de San Andrés y pasar rápidamente un paso a nivel es como no respetar un cartel de "Pare" o un semáforo en rojo, y lo peor es que le puede costar la vida, y contra eso no hay nada, porque podemos hacer una disquisición muy larga, pero, lamentablemente,

cuando existe un accidente y dadas las complejidades que involucra al tren, por el volumen que tiene, el resultado es lamentable, porque puede ocasionar una muerte o una lesión permanente, entonces todo aquello pro-activo que se pueda hacer antes, entendemos que está bien, porque cada ser humano es importante en este país que es tan chico, pero, fundamentalmente, también tenemos que apostar a la cultura, tenemos que apostar al hecho de que es responsabilidad de todos.

Por lo tanto, hay planes conjuntos para desarrollar con la Intendencia Municipal y planes conjuntos para desarrollar con la UNASEV y con la UDESEV. En nosotros está una adecuada campaña, implementar algún tipo de lomada, previo a los pasos a nivel, sobre todo en aquellos que están en los centros poblados, no así en los caminos vecinales. Pero en la medida en que la gente sepa cuáles son las condiciones y que se empiece a amigar el tren con la gente y a formar parte del entorno, creo que estaremos en condiciones de superar este problema. (mc)/

Esta slide habla un poco de las CFU, el objetivo central de la presentación era la parte estratégica. La CFU es la herramienta válida para implementar la inversión ferroviaria en infraestructura –tiene un 100% estatal- y desarrolla con AFE la planificación estratégica del transporte. Éste es el modelo de gestión: el Gobierno – llámese Poder Ejecutivo vía CFU- y AFE coordinan cuáles son los elementos de inversión y de reparación -en definitiva de inversión en infraestructura-.

Como conclusión –para no cansarlos más-, ¿cuáles son las prioridades de este nuevo modelo y de esta gestión? La renovación de vías. Es impensable pensar que puedan quedar como están, la situación de la red ferroviaria colapsa.

Y el momento es ahora, hay enormes oportunidades, porque seguramente lo que invirtamos va a retornar con una plusvalía muy importante, porque podremos captar esa mayor demanda que existe. Y será el tren o será otro modo que pueda y deba transportar esos productos.

Dotar de tracción. Tendremos que hacer las inversiones necesarias en maquinaria, crear un nuevo gerenciamiento ferroviario, cambiar la mentalidad. Estamos pensando en que las vías nuevas, la adquisición de material rodante... es evidente que la tercera pata que falta es una gestión adecuada, acorde, personalizada.

Tomemos como modelo lo que hace un banco con la Banca Empresa -el Personal Banking-: generalmente uno llega, le pregunta cuáles son sus necesidades, a qué apuesta, qué quiere, dónde va, qué tiene, cómo lo paga. Nosotros estamos pensando en darle una rápida respuesta, en el mundo de los negocios hoy dilatar una respuesta 24 horas significa perder un cliente, un cliente que tiene que embarcar sus productos, y todos sabemos que las multas por no cumplir a tiempo son muy altas y seguramente si bien no las puede trasladar a AFE en un futuro pensará no volver a utilizar ese medio.

Por el contrario, lo que queremos es un Ejecutivo de cuenta, que atienda a cada uno de ellos, que les solucione, que coordine con el Departamento de Operación, que sea un modelo eficaz y eficiente de los recursos financieros y humanos de la empresa AFE. Esto también habla de modificar la estructura de la empresa y negociar los contratos de carga... fundamentalmente es ver a los clientes no como competidores, por el contrario AFE es una empresa de servicios y se debe a quienes la contratan.

(nc)

Como último comentario quiero decirles que queremos desmitificar una falsa dicotomía. Nosotros no vemos al transporte carretero como una competencia, por el contrario, creemos que el transporte carretero en el corto lapso sigue siendo una alternativa muy válida y en el mediano y largo plazo tiene que ser el socio ideal del tren para adecuar estas concepciones a un centro logístico.

¿Qué sabemos? En materia de mediana y larga distancia, más allá de 150, 200 kilómetros el tren por su capacidad de carga es mucho más competitivo pero no olviden que tiene una necesidad de carga y de logística –llevar del monte al vagón, del vagón al destino final- que sin duda no una cosa u otra. Como dijo Vaz Ferreira : “*No es en lugar de todo sino además de todo*”.

Muchas gracias.

SR. PRESIDENTE. Tiene la palabra la señora Edila Castillo.

PROF. BEATRIZ CASTILLO. Gracias señor Presidente.

En primer lugar agradecer la presencia en Sala del señor Vicepresidente de AFE por concurrir amablemente a la invitación y hacernos una exposición tan completa, un poco acelerada para esta altura. Por eso voy a hacer algunas preguntas sobre detalles que seguramente se me pasaron en la rapidez de la exposición.

Nuestro departamento –obviamente el señor Vicepresidente conoce mejor que nosotros- tiene una amplia área forestada, y es una preocupación para nosotros –para toda esta Junta Departamental- y lo hemos reiterado en muchas oportunidades, la congestión en las rutas, el deterioro que los camiones producen en nuestras carreteras –con los consabidos problemas-. Mi pregunta es: ¿Cuál es el plan de apoyo que tiene AFE para la forestación?

Porque escuché algunas cifras... sabemos que en el Uruguay se producen 8.000.000 de metros cúbicos, se piensa llegar a 12.000.000 en el 2011, 2012, de los cuales Botnia consume 3.000.000 de metros cúbicos. 3.000.000 en 8.000.000 es un importante porcentaje.

En función de eso queremos preguntar ¿cuánto se va a transportar en relación y qué se tiene pensado para nuestro departamento? Porque usted pasó una diapositiva pero fue muy rápido y yo no la pude apreciar bien.

Por otro lado desearía saber ¿cuáles son las líneas que se van a potenciar o mejorar en el departamento? Concretamente es eso lo que preguntamos: ¿Cuál es el plan de apoyo a la forestación en general y concretamente a nuestro departamento en particular?

SR. ALEJANDRO ORELLANO. Como primer punto señora Edila, como soy consciente de lo acotado del plazo le pido disculpas si fui un poco rápido; pero con todo gusto estoy a su disposición para responder sus preguntas.

Sí, no hay dudas. Evidentemente uno de los objetivos fundamentales de captar esa triplicación de carga que estamos haciendo con esta inversión en rehabilitación de vías y de adquisición en material rodante es la forestación. Pero yendo más allá, la información que tenemos es que Botnia consume 3.500 toneladas diarias. Y eso nos hace pensar que una vez que este ramal esté en mejores condiciones, nos hallaremos en

(nc)

condiciones de contar con dos trenes diarios para realizar el transporte... debe haber escuchado que un convoy a full está transportando 1.200 toneladas, apuntamos a 2.400 toneladas en ese destino, cosa de descongestionar el resto de camiones –fíjese que 3.500 toneladas en un promedio de 35 toneladas, estamos hablando de 100 camiones diarios transportando por el departamento, por la capital, con los elementos de inseguridad que trae aparejado-.

¿Cuál es nuestro plan de apoyo y de fomento? Es justamente descongestionar el tránsito vehicular que llegue a la zona industrial, estando a la altura de poder ofrecerles el servicio de carga, porque es una decisión final del dueño de la carga –que en este caso es la empresa Botnia- requerir los servicios del tren.

Nuestra obligación y responsabilidad es tener la infraestructura necesaria.

SR. PRESIDENTE. Tiene la palabra la señora Edila Castillo.

PROF. BEATRIZ CASTILLO. ¿Hay algún acuerdo con la empresa Botnia? ¿Se está conversando? La pregunta es: ¿Usted habla de todos estos planes en qué plazo?

SR. ALEJANDRO ORELLANO. La idea es: se reciben las ofertas a fin de mes, hay una comisión técnica que estudia las mismas por el lapso de una semana... Nuestro plan es adjudicar las obras antes de fin de año y comenzar las mismas en forma preliminar, luego de las vacaciones de la Construcción –que es por el 25, 30 de enero- y antes del primer trimestre del 2009 ya en forma efectiva estén todos los campamentos y las empresas trabajando a full.

El plazo de entrega del trabajo va de 18 a 24 meses. Ese plazo va a determinar la rehabilitación total de la línea. (nc)/

Con respecto a la pregunta que me hizo si existen contactos, los contactos se han hecho y Uds. deben recordar que originalmente esta estrategia de la rehabilitación de vía y de contratos de clientes se había hecho más en forma genérica y también se había sugerido la creación de una empresa que se llama Comercializadora de Cargas Ferroviarias, CCF, a lo cual la integración era distinta y era un componente privado que gerenciaba y tenía la mayoría y un veinte o veinticinco por ciento de AFE que transportaba y tenía ese paquete accionario.

Dentro de los interesados para llevar adelante este proyecto comercial, uno de ellos fueron las forestadoras, en el caso concreto de BOTNIA; hoy puntualmente nosotros apostamos a otra estrategia de que una vez que estos planes estén concretos y haya certidumbre de realización de planes, ya tenemos los contactos necesarios como para retomar las negociaciones con BOTNIA para que haga el ramal necesario para llegar a planta.

SR. PRESIDENTE.- Tiene la palabra el Edil maestro Fernando Quintana.

MTRO. FERNANDO QUINTANA.- Gracias Presidente. El agradecimiento al Vicepresidente de AFE por su presencia aquí y quiero aprovechar en un primer momento para plantearle algunas cosas que ya se han planteado aquí en el seno de esta Junta, algunos reclamos –si se quiere y si se me permite- que tal vez aprovechamos para

tenerlo aquí de primera mano y se los transmitimos, que sin lugar a dudas debe estar en conocimientos de ellos también.

Algunos de esos planteos ya los mencionó, como son la preocupación que ha tenido esta Junta y el Gobierno Departamental por las señalizaciones de los pasos a nivel, más que nada aquellos que están en la ciudad de Young que las vías pasan por dentro de la ciudad y aprovechar también para plantearle un tema que hace poquito el Edil Brun lo presentó, por una garita que existe en Ruta 2, una garita que en su momento se utilizaba para maniobrar las barreras que existían allí y hoy quedó ocioso ese local, no hay nada allí adentro y es un problema para el barrio, un lugar donde las barritas se juntan y trae aparejado todo lo que nosotros ya conocemos.

Después un reclamo en cuanto a la limpieza de los pasos a nivel, más que nada en la salida de Nuevo Berlín por donde atraviesa la ruta y allí los pastizales impiden una buena visibilidad por parte de los vehículos que van a atravesar la vía; era eso aprovechando su presencia aquí.

En cuanto a su exposición a mí me quedaron algunas cosas que me llamó la atención, en el pasado sabía que sucedían y es en cuanto a lo que Ud. se refirió a un subsidio estatal que recibe AFE y me interesaría saber a cuánto asciende ese subsidio de parte del Estado y si a su vez, el Ministerio de Transporte también aporta para que AFE se mantenga abierto; y en un plan de futuro cómo está apuntando la actual Administración de AFE a potenciar o a permitir que se mantenga, si es cien por ciento AFE empresa pública, si es una asociación con privados o es una –decididamente- una privatización, creo que eso lo descarto, o sea que por lo tanto dejaría las otras dos opciones. Gracias.

SR. ALEJANDRO ORELLANO.- Empiezo por la última, no hay dudas, y visualizamos una AFE cien por ciento estatal, renovada, inyectada con la tecnología y el empuje del privado que en este caso es el que mueve adelante los negocios, en materia logística se dice que la cadena es tan fuerte como su eslabón más débil, nosotros visualizamos hoy a AFE como el eslabón más débil y lo que buscamos es potenciarla a los efectos de que nuestros futuros clientes también nos puedan ver como socios porque a la hora de la inversión, si es importante toda la etapa de producción y de mantenimiento lo es aún más la comercialización y el destino final, por lo tanto nosotros visualizamos una AFE estatal pero adyornada con las figuras contractuales modernas, con contratos donde están las obligaciones y derechos debidamente establecidos y las penalidades de acuerdo a las ineficiencias de cada uno, esa es la visión que tenemos porque como se dice vulgarmente, cuantas claras conservan la amistad, por lo tanto personalmente y el Directorio de AFE actual lo visualizan de esa manera, máxime con la figura comercial de las CFU que deslinda la parte de la inversión en estructura.

Con respecto a la limpieza de vías es correcto, coincidimos absolutamente que es un elemento a tener en cuenta, afecta la visibilidad, es uno de los componentes del cálculo del índice de peligrosidad que yo hablaba, hemos hecho o estamos tratando de hacer algunos acuerdos con otros Intendencias porque imaginarán que lógicamente los planteos, no son reclamos, son planteos porque es lógico, Uds. representan las necesidades del Departamento y me parece totalmente sensato que me lo hagan saber

porque yo soy el representante de AFE, por lo tanto lo mismo que me lo dicen Uds. me lo dicen todas las Intendencias donde existen redes operativas ferroviarias.

Ahora, sería fácil para mí decir que AFE es deficitaria y que no tiene los rubros necesarios, eso es muy facilista, no es mi estilo ni el de este Directorio, nosotros asumimos un compromiso, damos la cara y decimos que más allá de las restricciones financieras estamos dispuestos a hacer, también asociaciones con las Intendencias Municipales o con algunas organizaciones, como en su momento fue el MIDES en el trabajo por Uruguay, que permitan y coadyuven, no solamente a limpiar las vías sino a mejorar el trabajo social existente; por lo tanto es cuestión de articular y de llevar adelante los mejores acuerdos, la intención está, sabemos porque el diagnóstico lo hemos hecho, hemos recorrido, nosotros en los últimos treinta días hemos visitado Rivera, Tacuarembó, Salto, Paysandú, Río Branco, Minas, Fray Bentos, Florida, nos faltan algunos pero ya tenemos una visión debidamente clara de cuales son las necesidades inmediatas.

Con respecto al subsidio estatal debo decirte que el Presupuesto de AFE actualmente son veintiséis millones de dólares al año, de los cuales el subsidio que recibe del Estado, porque es una Ley, no recuerdo de qué año pero es una Rendición de Cuentas, orilla los once millones, es una cifra en pesos, en su momento con el dólar más bajo estaba en casi doce millones trece, hoy con un crecimiento del veinticinco por ciento del valor, pero está en ese entorno, y como Ente autónomo que es, las inversiones y los planes, nosotros nos regimos por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas como Ministro tutor, rector de nuestras políticas pero no realiza aportes complementarios.

También me comentó del tema de la casilla, debo decirles que tomé la precaución cuando venía para aquí de revisar si había algún planteo concreto de la Junta y evidentemente el Edil Humberto Brun el 13 de octubre había hecho un planteo con respecto a la casilla que existe en Ruta 2 y calle Crottogini, le hemos contestado que esa casilla desde el año 1999 está en poder de la Intendencia Municipal de Río Negro en calidad de comodato precario para un depósito de herramientas, por lo tanto sabemos que muchas veces los bienes de AFE no tienen el destino para el que originalmente fueron, pero desde el punto de vista del control, si bien nosotros seguimos siendo los dueños, el custodio y el que tiene el control de dicha institución es la Intendencia.

SR. PRESIDENTE.- Tiene la palabra el señor Edil José Luis Almirón. (ms)/

SR. JOSÉ L. ALMIRÓN. Usted ha tratado la política de este Directorio de AFE y por lo tanto también la política de Gobierno con respecto a AFE. Anteriores administraciones no tuvieron esta visión que tiene hoy este Gobierno. Como usted está planteando 2009-2012, la pregunta es si ha existido una política de Estado con respecto a este tema, si el Gobierno ha acordado con el resto de los partidos de manera tal de que esto tenga continuidad en el tiempo en caso de cambiar la Administración.

SR. ALEJANDRO ORELLANO. No. No me consta que haya acuerdos. Sin dudas que constituye una política de Estado global en virtud de que conlleva este objetivo varias

áreas como la logística, que afecta no sólo el tema del transporte sino también del puerto. Evidentemente 2009-2012 -como lo dije- es por un período que permita un inicio, una transición, una continuidad mínima. Entiendo que si bien no ha habido acuerdo de una futura Administración, lo que sí es nuestra responsabilidad dejar las bases bien claras y llevar adelante este proyecto para que la Administración que venga de un gobierno similar u otro que sea sepa cuál fue el objetivo, cuáles fueron las medidas, qué fue lo que se quiso lograr y tener las manos abiertas para continuar o no con las mismas. Sería deseable que si el proyecto y el diseño fueron correctos continuaran, pero eso sería muy presuntuoso y no es mi estilo en cuanto a que me puedo comprometer en lo que hago y en el período que estoy.

Si bien entiendo muy prudente su pregunta no me consta que haya habido acuerdo.

SR. PRESIDENTE. Tiene la palabra el Edil señor Rodríguez.

SR. VÍCTOR RODRÍGUEZ. Gracias, señor Presidente.

Señor Vicepresidente, estuvimos conversando ya pero le voy a replantear el tema en cuanto a lo que hablamos sobre señalización porque estamos en otro ámbito.

Yo le decía hoy que manejo desde los dieciséis años y el trabajo que me tocó hacer fue recorrer todo el departamento de Río Negro y parte de los departamentos de Paysandú y Soriano porque trabajaba con un comisionista de granos, lanas y cueros, y de repente entrábamos en un campo, en una estancia, en donde había dos huellas solamente y había un paso de nivel y teníamos la precaución de parar y mirar si venía un tren, y ni qué hablar de los caminos vecinales y de las rutas ¿verdad? Y yo le manifestaba -y se lo manifiesto concretamente- que a ese hábito lo he perdido, y lo he perdido porque en aquel entonces éramos concientes de que venían trenes. Ese hábito hoy lo he perdido porque no vienen trenes y acá han pasado accidentes de gente que se ha topado con el tren prácticamente de frente al viajar pensando en que aquí el tren no existe.

Entonces, en cuanto a la política de señalización y de prevención de accidentes aquí va a haber que comenzar de cero, porque hoy hablaba un inspector de tránsito en cuanto a que sobre todo las generaciones menores de edad no saben que una cruz de San Andrés significa lo mismo que un cartel de PARE, por ejemplo. Entonces tenemos que entrar a educar sobre los pasos a niveles a los automovilistas o a los que manejan vehículos.

Por otro lado, lo que quería preguntarle -porque también este tema se tocó allá pero yo no intervine porque justamente sabía que tenía la oportunidad de hacerlo acá y se lo dije- era sobre el hecho de la competencia entre AFE y el transporte carretero.

Usted en algún momento acá dijo sobre la competencia desleal del transporte carretero y que se piensa captar el cincuenta por ciento del transporte forestal. Nosotros tenemos una cantidad de empresas que se han radicado acá, llámese Botnia, llámese ENCE, sabemos cómo se manejan y que acá se manejan de una manera no habitual a lo que se venía manejando dentro del transporte carretero, que son las exigencias de tener camiones con cierta seguridad, con cierto caballaje, camiones de cierta calidad y de cierto precio que tengan la mayor seguridad, y eso indudable que es una gran inversión

que han hecho los uruguayos para los uruguayos, en donde están trabajando los uruguayos. Y usted también sabe que eso no tiene una buena rentabilidad, que estas empresas grandes manejan a las empresas de transporte con tarifas muy ajustadas, y nosotros, por ejemplo, tenemos el caso que pasó acá en Fray Bentos de que en un momento las empresas dicen que están trabajando por debajo del costo y hacen un paro porque solicitan a Botnia un aumento del 20% de la tarifa y después de las tratativas Botnia dice que les va a aumentar un 6% y que de lo contrario, si no quieren seguir trabajando, que paren y dentro de tres meses hablan. ¿Qué pasa? ¿Por qué dentro de tres meses? Porque Botnia tiene un acopio para trabajar tres meses sin recibir camiones, entonces recién iba a volver a hablar con los transportistas cuando el acopio se estuviera terminando. Indudablemente que los transportistas no podían estar tres meses parados y salieron a trabajar con ese 6% de aumento.

Entonces, pienso qué va a pasar con el transporte carretero, que entiendo que mucho, muy peligroso, que rompe las carreteras, que produce accidentes de tránsito y que muchos pueden ser totalmente evitables, porque, por ejemplo, el último camión que volcó con madera yo le decía hoy en la mesa a mi esposa que volcó por esquivar un tronco que había en la carretera que se le cayó a otro camión que iba adelante. Sin embargo, hoy, un finlandés iba en un auto pero no volcó el auto, reventó las cubiertas arriba del tronco pero no lo volcó. Entonces, la impericia del camionero al tratar de esquivar un tronco para no reventar una cubierta y volcar un camión que podía haber producido una tragedia en el caso de que se hubiese encontrado con un ómnibus o con un vehículo de frente... Eso a los empresarios les cuesta e indudablemente lo están pagando con creces.

Entonces, a lo que iba es a que si AFE capta el 50% de la carga forestal esas empresas van a tener asegurado el 50% de la carga si a los camioneros mañana le pagan por la baja rentabilidad del acarreo ¿verdad? Entonces digamos que tiende a desaparecer el transporte carretero y yo creo que el Estado tiene que tomar las precauciones para que el país progrese, pero no tratar de enterrar a los trabajadores del mismo.

Y por el otro lado, como el Edil Almirón tocó el tema político no quiero dejar pasar que usted en un momento de sus manifestaciones acá, dijo que la asociación pública-privada no es una mala palabra. No lo es ahora, pero hace un tiempo cuando eran oposición sí lo era.

Nada más.

SR. PRESIDENTE. Tiene la palabra el señor Vicepresidente de AFE.

SR. ALEJANDRO ORELLANO. Como primera medida, captar el 50% de la demanda forestal es un objetivo, que se logre depende de la eliminación de las ineficiencias que tiene AFE hoy, que las hay y muchas.

Nosotros estamos hablando de que hay que rehabilitar vías, adquirir material rodante -vagones ya hay-, pero estamos hablando de un proceso de dos años. Por lo tanto, si bien comprendo el argumento que usted maneja también está la decisión estratégica que tiene la empresa de contratar un modo u otro. Nosotros estamos tratando de destinar y ofrecer un modo de transporte válido para la carga.(mm)/

Por lo tanto es que comprendo, creo, que el mercado permite trabajar a todos, he escuchado muchos comentarios sobre lo mismo, comprendo su argumento sinceramente, simplemente que en lo que a mí respecta debo decir cuáles son los objetivos y las tareas que va a realizar AFE.

Sin duda que pensamos, como lo dije al final, que también el transporte carretero puede coexistir en algunos proyectos puntuales, sobre todo para destinar en el corto trayecto carga-descarga, la logística necesaria puede pensarse en proyectos en común camión y tren.

En cuanto al segundo comentario, comprendo que la asociación pública-privada puede generar rispidez; yo visualizo cuál es la viabilidad con respecto al mejor logro de los objetivos.

Hoy el hecho de la inversión privada de la manera de que AFE puede transportar los productos llevando adelante su función principal, que es una empresa de transporte, me parece que es una medida acertada.

Indudablemente ha habido una evolución en esto, pero en lo que a mí respecta es la responsabilidad que me toca.

Tercero: la seguridad de los pasos a nivel -como bien hablamos en la UDESEV-, comparto plenamente y así lo hice saber en la reunión hoy, me parece atinado su comentario, yo estoy de acuerdo en que la gente ha perdido el hábito y por eso hacemos tanto hincapié en la cultura que se debe realizar, en la debida capacidad de información, en el hecho de saber cuáles son los riesgos que se corren.

Deduzco que iniciar una campaña de uso obligatorio del casco y del cinturón de seguridad puede ser algo similar, pero en lo que respecta al tema de los pasos a nivel, si bien AFE tiene la responsabilidad de tener la señalización en estado, como comentaba se ha tratado de tomar medidas alternativas como el uso de cintas reflectivas, a los efectos de que sea algo fosforescente y de noche se pueda visualizar el tren, pero también ahí tenemos que trabajar más en el tema de la cultura, porque como tantas cosas que pasan a los bienes de AFE, las mismas han sido saqueadas, como nos roban durmientes, rieles, también han robado las cintas que en definitiva tienen un sentido de prevenir, pero evidentemente ya se han tomado las medidas nuevamente, se han comprado las cintas que son de origen extranjero.

Eso lo compartimos, por eso es que visualizamos esa necesidad de actuar en forma coordinada.

SR. PRESIDENTE.- Tiene la palabra la Edila señora Irma Lust.

SRA. IRMA LUST.- Buenas tardes. En primer lugar quiero saludar y agradecer la presentación de este proyecto tan importante para nuestro país.

Usted debe saber seguramente la problemática laboral que existe en nuestro departamento, en cuanto a que después de haber tenido la construcción del proyecto Botnia, luego pasamos a ocupar el primer lugar de desocupación del país, por lo tanto mi preocupación y mi pregunta va orientada a si usted conoce con qué personal se va a hacer la construcción de este proyecto, si es con empresas privadas, si en la parte estatal

cuentan con suficiente funcionariado, si se precisa personal especializado o pueden ser ciudadanos en carácter de peón o algún otro oficio que requiere menor preparación.

Ojalá este proyecto salga adelante y pasemos a sumarnos al primer medio de transporte como casi todos los países del mundo lo tienen.

Muchas gracias.

SR. ALEJANDRO ORELLANO.- Es una buena pregunta que le agradezco porque había omitido decirlo.

El personal necesario, tanto a nivel público como privado... a nivel público la CFU va a contratar personal zafral radicado en la zona donde es el ámbito de acción del trabajo y similar situación vamos a solicitar de los privados, más allá de que como empresa privada que es tiene el libre albedrío de tomar las medidas necesarias, le vamos a solicitar y la lógica implica que la mano de obra la va a requerir de la zona donde esté instalada la inversión.

Por lo tanto en forma concreta le diré que evidentemente se va a precisar trabajo de peón, porque la inversión o el trabajo técnico en la parte privada lo ponen los ingenieros de las empresas que resulten adjudicadas y en el caso de la CFU como contrata a AFE en su calidad de empresa proveedora, el trabajo técnico lo van a hacer los ingenieros responsables de la obra, pero el personal de cuadrilla va a ser gente de la zona.

SR. PRESIDENTE.- Tiene la palabra el Edil señor Milesi.

SR. SERGIO MILESI.- Gracias, señor Presidente.

Quiero hacer una consulta. Hoy en su intervención el Edil señor Quintana planteaba –de hecho fue planteado en este seno- la problemática referida al estado de la vía y la franja, sobre todo en el tema maleza. Vino una respuesta por parte de AFE donde había un borrador de convenio que se ha firmado con otras Intendencias o se está por firmar o está en estudio, referido a que AFE reconoce que no tiene personal para realizar las tareas y destina determinada cantidad de fondos que los deposita a las Intendencias y estas contratan cooperativas sociales para que ejecuten la tarea.

Mi pregunta es ¿de qué depende que ese convenio se lleve a cabo, se concrete y se ejecute, pensando en tareas que se pueden llegar a hacer en nuestro departamento.

SR. ALEJANDRO ORELLANO- Efectivamente, hoy lo manifesté. Es un proyecto que tenemos con la Intendencia de Paysandú, y si bien reconocemos nuestras carencias financieras, también sabemos nuestras responsabilidades y como no disponemos de personal suficiente, la idea fue triangular y ver de qué manera se puede, aportando algún dinero AFE y colaborando la Intendencia, combinar y llevar adelante la tarea.

¿De qué depende para hacer un contrato similar con esta Intendencia? Simplemente ver cuál es el presupuesto, cuáles son las necesidades, los márgenes y situaciones similares se solucionan de manera similar.

SR. PRESIDENTE.- Tiene la palabra el Edil señor Carlos Lizuaín.

SR. CARLOS LIZUAÍN.- Muchas gracias señor Presidente.

Buenas tardes señor Orellano.

Tenía una serie de preguntas para hacerle, las cuales usted en su exposición y con los slides ha contestado prácticamente a todas.

Quisiera hacer una pregunta con respecto a qué personal actual tiene AFE y qué se prevé de mayor o menor personal.

En segundo lugar, si habían conversado de en ciertas localidades hacer un by pass con la vía férrea por fuera de la ciudad.

Yo soy de la ciudad de Young y hay once pasos a nivel, hay cruces con la cruz, con el símbolo de “Pare”, pero eso es para los coches y ahí cruzan muchos niños. Eso fue conversado veinte veces.

Esas son las preguntas concretas: ¿qué personal está manejando actualmente AFE? y ¿es posible hacer by pass cuando se arreglen las vías por alrededor de la ciudad?

Muchas gracias.

SR. ALEJANDRO ORELLANO.- La plantilla actual es mil ciento ocho funcionarios y la previsión de futuro corto, mediano y largo plazo es, de acuerdo al plan de incentivos que existe dado el nivel alto de edad promedio entre 54 y 55 años del ferroviario, a medida que la gente vaya adoptando el plan de incentivo que está previsto para la función pública, ir tomando algunos cargos según el área de influencia.

Como dije al principio, como también apostamos fuertemente a la introducción de tecnología hoy asistimos a que algunas áreas requieren algún tipo de apoyo y otras o tienen el personal suficiente o en exceso, por lo tanto una adecuada reorganización de los recursos humanos va a determinar, sin duda, no aumentar ningún puesto y en el corto y mediano plazo no se llenarán algunas vacantes. (lv)/

En el caso que usted maneja se ha pensado en algunos lugares en virtud del diseño y de la existencia de algunos desvíos, que en la medida que sea posible nosotros también estamos dispuestos y abiertos al hecho porque también prevalecemos la seguridad.

La situación de Young, le soy honesto, no la conozco en concreto, pero le cuento –como decía recién- una situación similar, un trato similar sobre la estación de Rivera. La estación de Rivera está en mitad de la ciudad y dado la existencia de un puerto seco, que es lo que se proyecta realizar donde se encuentra la Zona Franca y dicha inversión tiene previsto un desvío ferroviario, la idea de futuro es hacer allí la zona de carga y descarga para descongestionar la ciudad. Supongo que, sin duda, una solución técnica similar se puede aplicar en Young con los diferentes puntos, simplemente será una cuestión de diseño, de analizar cómo es la planimetría, el lugar en sí, pero no habría objeciones.

SR. PRESIDENTE. Tiene la palabra el Edil señor González.

SR. ERVIN GONZÁLEZ. Gracias, señor Presidente. Buenas tardes al vicepresidente de AFE, agradecerle la presencia.

Una de las preguntas creo que ya fue contestada, varios la estábamos pensando, sobre el tema del personal y qué políticas a corto plazo. En este caso AFE tiene pensado la posibilidad de ingreso de nuevo personal.

Con respecto a la cantidad de funcionarios creo que no pasa el millar...

SR. ALEJANDRO ORELLANO. Mil ciento ocho.

SR. ERVIN GONZÁLEZ. Ahí está. Esa es la realidad de AFE.

Yo trabajo en un sector del Ministerio de Transporte y Obras Públicas y recibimos varios cientos de trabajadores cuando se desmanteló AFE y es lo que tenemos ahora.

Una de mis preguntas es... Se habló del tema educativo, es decir qué políticas educativas a futuro se tiene en cuenta hacia la sociedad y más en una zona que nos preocupa mucho por el tránsito prácticamente regular de trenes dentro de la ciudad, la educación hacia la población; hemos tenido, lamentablemente, algunas situaciones que tuvimos que lamentar, como en el caso de Nuevo Berlín en un cruce de vía y otros casos que se han dado y que tienen que ver mucho con el caso educativo. Pero también lógicamente en la parte de estructura como la señalización.

Y dentro de ese plan de educación, cómo se pretende llegar a la población, y qué parte va a jugar cuando se adjudique a las empresas privadas, o si el privado va a tener alguna relación con respecto a esto, si va a poder ser partícipe, más por el tema económico sabiendo que AFE en este caso recibe dinero a nivel central. Lógicamente que muchas veces los costos son imposibles de solventar.

Serían estas dos preguntas: cuál va a ser la futura política educativa hacia la población, y si en este caso el privado, aparte de la reparación de la estructura ferroviaria, va a tener injerencia en el tema educativo.

SR. ALEJANDRO ORELLANO. Como primer punto un hecho anecdótico pero para que lo sepan.

En el '85, '86 con el restablecimiento de la democracia, AFE tenía once mil funcionarios, con el cierre de servicios de pasajeros y el desglose lento, paulatino pero permanente que ha sufrido la empresa, no solamente en el Ministerio de Transporte sino en diferentes organismos de la Administración Central, DGI y tantos otros existen funcionarios de AFE.

Por tanto, en el ingreso de nuevo personal, me remito a lo que dije, seremos muy rigurosos en cuanto a jerarquizar, modernizar la gestión, adecuar los recursos humanos necesarios dotando de una movilidad en cuanto a la plantilla actual. El personal, como le contesté a la señora Edila, apostamos fuertemente a que sea de la zona porque entendemos dinamizador en el lugar donde va a estar radicados los trabajos.

Y tercero, en el tema de la seguridad tú has hecho un comentario totalmente acertado en lo que respecta a que sin duda nuestro objetivo es que una vez que se produzca la adjudicación de los trabajos el o los adjudicatarios, porque puede ser uno o dos porque hay dos tramos, sin duda que lo involucraremos en la campaña porque también las empresas deben y tienen una responsabilidad social que cumplir más allá del rol de los negocios.

Por lo tanto, nuestra política está enfocada a coordinar y articular los organismos vinculados a este tema, como dije intendencias, UNASEV, UDESEV y los centros de educación del Ministerio de Educación y Cultura, los centros de atención ciudadana que están en la OPP, todos aquellos que puedan articular, máxime en el interior, que tienen una activa participación en la comunidad. Y como para todo se requieren recursos, y como bien decís tú son exiguos en cuanto a las arcas del Estado, vincularemos la presencia del privado para colaborar en un tema que atañe a todos incluyendo a ellos.

SR. PRESIDENTE. Tiene la palabra el Edil señor Edison Krasovski.

SR. EDISON KRASOVSKI. Gracias, señor Presidente. La bienvenida al vicepresidente de AFE.

En realidad este encuentro con usted a nosotros nos trae nostalgia porque hace mucho tiempo que no se habla del tren.

El tren, la vía, son parte de la cultura del pueblo uruguayo. ¡Cuántos pueblos se formaron en derredor de una vía, de una estación de tren! ¡Cuántos de ellos desaparecieron también con la atadura de los rieles! Yo recuerdo en los años '86, '87 haber visto un volante donde había una atadura que significaba la finalización de este servicio de transporte, con el dolor de muchísima gente, porque cuántos versos, cuántas canciones, cuánta cultura hay detrás de este medio de transporte en el Uruguay. ¡En el Uruguay y en el mundo!

Y cuando nos enteramos que iban a venir a explicar el plan estratégico me puse muy contento no solamente por el hecho de que sea el partido de mi gobierno que lo trae, lo podría haber traído otro partido porque es un medio de transporte que según quienes conocen del negocio del transporte es uno de los más baratos y más seguros que hay, puede estar cayendo nieve; puede estar lloviendo o puede haber un montón de inclemencias que el tren puede funcionar, sin embargo hay otros transportes como el avión o los barcos que no pueden funcionar en determinado momento. ¡Cuánto significado tiene el tren! Por lo tanto, traer este tema me parece formidable y ojalá que se pueda concretar este plan.

Y la pregunta en realidad que yo iba a hacer era para conocer más en detalle y que conozcan también los colegas, cuánto dinero se va a invertir en este plan estratégico, cómo se va a pagar, de dónde vienen esos fondos, si eso está en la rendición de cuentas o es una partida que se consigue de otro lado. Yo sinceramente no lo conozco pero aprovecho para que lo conozcamos los que estamos aquí presentes.

SR. ALEJANDRO ORELLANO. Como primer medida, la inversión que está proyectada, como dije hoy en el curso de la presentación... La cifra final la vamos a tener a fin de mes donde vamos a recibir las ofertas de las empresas privadas. El importe que vamos a invertir en la administración directa ya lo tenemos, pero sin duda que va a ser una inversión superior a los cien millones de dólares. Imaginen la envergadura del mismo.

El financiamiento que tiene este proyecto.

En el año 2006 en una rendición de cuentas se dispuso un traspaso del Ministerio de Economía y Finanzas a la Corporación Ferroviaria del Uruguay de \$ 604.000.000, que son cerca de U\$S 30.000.000 –un poquito menos ahora con el crecimiento de la

moneda extranjera- vía Ministerio de Economía y Finanzas. Para el resto, lo comenté, se hizo un proyecto de inversión; se presentó este proyecto de inversión a organismos multilaterales de crédito, hay dos de ellos que están interesados que es el BID y la Corporación Andina de Fomento (CAF), una empresa que ha desembarcado en nuestro país con inversiones como la torre ejecutiva, que son las futuras oficinas del Poder Ejecutivo, y el BID que se dedica a todo lo que es materia de proyección financiera (ld)/ sobre todo a nivel de infraestructura que fue lo que determinó e interesó y cautivó en este proyecto.

El repago que está previsto es, justamente, ese plus de cargas que buscamos, es el incremento del tráfico de la situación normal al doble o al triple, es un porcentaje correspondiente a ese incremento comercial que va destinado al reembolso financiero del préstamo, y en el caso de que dicho incremento se dilate o no sea lo suficientemente amplio como para cubrir un mínimo porque estamos hablando de que hay un período de gracia, -un mínimo y máximo a pagar como en todos lados- está previsto que parte del subsidio -lo que le contestaba a un señor Edil- también sea la garantía del repago del préstamo. Por lo tanto el reembolso de la reinversión está asegurada porque es una suerte de fideicomiso, va contra la carga y en el caso que no cubra, -que esperemos que sí porque evidentemente están las condiciones dadas- va contra el subsidio lo que obliga también a una mejora de la gestión administrativa para el mejor uso de los recursos económicos financieros y el adecuado gasto de insumos.

Como les habrá quedado claro de la presentación, es un paquete que va, por un lado las vías, por otro lado la carga del material rodante pero fundamentalmente el mejoramiento de la gestión en cuanto a la mejor disposición de los recursos humanos y financieros y el debido mantenimiento del parque. Por lo tanto en esa mixtura es el reembolso del préstamo.

Concretamente es un préstamo internacional que se repaga con la mayor carga del tráfico ferroviario.

SR. PRESIDENTE. Tiene la palabra la Edila Profesora Beatriz Castillo.

PROF. BEATRIZ CASTILLO. Gracias, señor Presidente.

En la misma línea que pregunté hoy porque me quedó algo en el tintero.

Con respecto al transporte forestal que realiza AFE ¿cuánto transporta actualmente AFE en relación al volumen del que estábamos hablando? Seguramente usted lo habrá dicho en la presentación, a mí se me pasó pero me interesa ese dato, y cuando se habló de que el objetivo es un 50 % de la producción forestal, hago la misma pregunta que hoy, cuándo o sea en plazo, porque los objetivos pueden ser hasta voluntarismos entonces a mí me interesa saber ¿cuál es el plazo del objetivo? Porque no es una utopía de lo que estamos hablando sino es de algo concreto, entonces ¿cuándo tiene planificado ese cumplimiento? a corto, largo, mediano plazo y actualmente, repito la pregunta, ¿cuánto es el porcentaje de transporte maderero que realiza AFE?

SR. ALEJANDRO ORELLANO. Primero, antes que nada, son dos años de reestablecimiento de vías. Está previsto en forma concomitante en la medida que se va realizando la tarea y con la adquisición del material rodante y no terminar las vías y después comprar las maquinarias..., prevemos que eso es una cuestión gradual evidentemente en el trienio o cuando culmine el mismo es que buscamos posicionar a la

empresa en el cumplimiento de sus objetivos. Es una determinación a corto plazo porque tres años es puntual y al culminar el mismo es que estamos en condiciones, si bien el slide habla del 50 % porque es bueno fijarse desafíos importantes, -dado los números que hemos hecho y las características que se manejan- estamos hablando de que lo sensato, lo realizable y ejecutable es el 30 % de la producción forestal, son casi 3.000.000 de toneladas que es conjuntamente esa mayor demanda de productos forestales, un mayor acarreo de arroz y de los productos tradicionales que conforman ese superávit que va desde un millón cuatrocientos a los cuatro y medio.

Actualmente el transporte forestal que realiza AFE es poco, porque los clientes que lo utilizan con el destino Botnia..., es uno o dos trenes por semana y estamos hablando de un porcentaje que ronda casi el 10 % del tráfico anual... Perdón, estaba hablando de los rolos, porque también en la cadena forestal tenemos contenedores que vienen de un emprendimiento industrial de Tacuarembó que son la realización de tableros, entre ambas cosas es entre un 30 % y un 35 %.

PROF. BEATRIZ CASTILLO. ¿Y en rolos?

SR. ALEJANDRO ORELLANO. En rolos un 10 %.

SR. PRESIDENTE. Tiene la palabra el Edil señor Humberto Brun.

SR. HUMBERTO BRUN. Gracias, señor Presidente.

Le doy la bienvenida al compañero Vicepresidente.

Me parece interesante la pregunta que le voy a hacer. Es referente a la seguridad y los cruces de las vías férreas. Lo que nos preocupa es la iluminación del tren, adelante y en los laterales. Un compañero recién hizo referencia a un accidente que hubo en Nuevo Berlín, en el cual un muchacho que iba en moto..., había pasado la locomotora y se la comió. Se tendrían que iluminar los vagones del convoy, en este caso iba en moto, con el ruido de la moto y el casco prácticamente no se puede ver el tren, si no siente el pito, tal vez no lo siente por el casco, entonces ¿se ha planeado iluminarlo en forma lateral?

SR. ALEJANDRO ORELLANO. Correcto, tal vez pasó inadvertido pero hice referencia a las cintas reflectivas, justamente es uno de los métodos para iluminar los vagones. La cinta reflectiva tiene un componente que se adhiere a lo vagones, es fosforescente y realmente destaca y mucho. Sin duda que en primer orden vamos a las responsabilidades, pero antes de esto vamos a lo pro-activo de tomar medidas para eliminar el hecho, si bien sabemos que ante un paso nivel hay que detenerse. Y sabemos que hay que tomar las precauciones, como bien dice usted, no hay dudas de que dadas las características del lugar, la inadecuada iluminación, la poca visibilidad que deduzco que puede haber, el casco del chico, el ruido de la moto, un hecho desgraciado sin dudas. Eso trajo aparejado colocar las cintas reflectivas, cosa que se hizo y se volvió a comprar y ya está llegando, se retiró de aduanas y se va a volver a implementar. Por eso hice el comentario de que cuando se colocaron, no duraron mucho porque los vagones fueron depredados, las robaron a casi todas. Por eso digo, ¡es una lucha! Comprendo la pregunta pero también soy muy franco, es duro en cuanto a que obviamente nosotros damos respuestas en las medidas de nuestras posibilidades pero también hace a un

componente de la cultura, no obstante tenemos que tomar las precauciones del caso, porque sí, sin dudas que ese es el elemento para dar el debido destaque y luminosidad.(mg)/

SR. PRESIDENTE. Tiene la palabra el señor Edil Maestro Fernando Quintana.

MTRO. FERNANDO QUINTANA. Gracias, señor Presidente. Yo simplemente, primero, quiero hacerle una pregunta más, pero antes no puede dejar pasar por alto algunas cosas que ambos Ediles comunistas manifestaron en Sala, y creo que son dos cosas en que no comparto la posición de ellos, en cuanto una refiere a que se desmanteló AFE, y, obviamente, AFE no se desmanteló, porque sino el señor Vicepresidente estaría siendo vicepresidente de una empresa fantasma, con el agravante de que esa empresa fantasma es del Estado. Por lo tanto, AFE no se desmanteló.

Y, segundo, volverle a recordar al Edil Krasovski, porque ya en una oportunidad se lo recordamos, pero, obviamente, se ha olvidado, que una de aquellas personas que contribuyó anudando las vías para que el tren dejara de circular, es el actual senador frenteamplista Víctor Vaillant.

Simplemente esas dos puntualizaciones y ahora sí la pregunta, en cuanto a si usted tiene idea, o el Directorio maneja cálculos estimativos, del ahorro que representaría para el Ministerio de Transporte y Obras Públicas el hecho de que AFE lograra ese objetivo de absorber el 50% de la carga forestal.

SR. ALEJANDRO ORELLANO. ¿Tú decís en lo que respecta al mantenimiento de las rutas?

MTRO. FERNANDO QUINTANA. Ahí está. Si existe algún estimativo...

SR. ALEJANDRO ORELLANO. Sin dudas que debe existir. Sinceramente yo habitualmente doy cifras cuando las tengo chequeadas y son claras. Deduzco que existen, pero no las manejo yo. Imagino que es importante, porque dado el costo del kilómetro de realización de una ruta, si es un porcentaje del mismo mantener cientos de kilómetros de las rutas nacionales, estamos hablando de mucha plata. Pero, sinceramente, no puedo contestarte porque no manejo ese dato.

SR. PRESIDENTE. Tiene la palabra el señor Edil Víctor Rodríguez.

SR. VÍCTOR RODRÍGUEZ. Gracias, señor Presidente. Algunas preguntitas más: ¿cuáles son los estudios que se realizan sobre las empresas privadas que actuarán en el negocio en conjunto con AFE?.

Como segundo punto: usted citó que se van a comprar locomotoras de origen chino. En el período anterior de gobierno se trajo maquinaria vial de China y fue realmente un fracaso, de muy mala calidad y, por consiguiente, sin tener el respaldo y los repuestos que correspondían.

Lo otro que quería preguntar, que usted lo manifestó, es que la financiación externa es respaldada por el Ministerio de Economía y Finanzas, ¿o sea que estará respaldada por el Estado? Estamos en que el Estado nuevamente va a ser el garante de un inversor privado.

Lo otro que quería agregar es que usted habló de que el gran movimiento de contenedores, que está centralizado en Montevideo, y el gran movimiento de granos, que está centralizado en Nueva Palmira, no hay una política de puerto para Fray Bentos que le asegure poder competir y poder entrar en ese movimiento. Por lo tanto, usted dice “un cliente que no se atiende, lo atiende otro”; yo digo: “un puerto que se taponea es para hacer crecer a otro”.

Y, por último, voy a preguntarle si usted tiene idea de los kilómetros que se han robado.

SR. ALEJANDRO ORELLANO. Como primer comentario, los requerimientos que se hicieron para precalificar a las empresas privadas que han participado y que van a presentar ofertas para ser futuros adjudicatarios de la obra de los 414 kilómetros, fue muy técnica, muy detallada en cuanto a la idoneidad ferroviaria, la capacidad patrimonial, la responsabilidad, los avales necesarios; ellos presentan un aval de mantenimiento de garantía y de cumplimiento de contrato por un importe de U\$S 2.000.000 (dos millones de dólares de los Estados Unidos de América) por tramo; hay informes de avance para cumplimiento de obra; y, sobre todo, tienen el aval de un consorcio con una empresa estatal; no hay desembolso en la medida que no exista el adecuado plan de trabajo.

Entendemos que las garantías están dadas, en cuanto a que la solvencia que han aquilatado y que han demostrado es total; los consorcios son conocidos, tanto Hispánica de España como Isil y Cafal, de Chile, se dedican a eso; Isil y Cafal es una empresa que ha trabajado en las vías de Bolivia y ni qué hablar en Chile, que ha tenido un desarrollo forestal muy importante. Hispánica tiene un proyecto de desarrollo de tres mil kilómetros de vías en Venezuela y está trabajando en un proyecto en México. Su interés, tanto de Isil y Cafal como de Hispánica en desembarcar en Montevideo es la expansión que tienen con respecto a la región, porque seguramente que instalados acá pueden seguir desarrollando algún proyecto que tienen dentro del Mercosur. Por lo tanto, dado las condiciones del pliego, fueron cumplidas todas y la comisión técnica, luego de estudiada la propuesta, la avalará.

Eso como primer término. En segundo término, señor Edil, me expresé mal seguramente: el Estado no garantiza a ningún privado; acá no hay privados. El Estado es la garantía de un préstamo que toma la CFU, que es cien por ciento del Estado. La Corporación Ferroviaria del Uruguay es la empresa que va a coordinar y revisar y gestionar la infraestructura ferroviaria y el financiamiento de esta inversión superior a los U\$S 100.000.000 (cien millones de dólares de los Estados Unidos de América), que está basada en casi 30, como dije, en un aporte que hizo... en la Rendición de Cuentas del año 2006, y el saldo se va a tomar un empréstito con un organismo multilateral de crédito, que repaga AFE, con la garantía del Estado, pero lo gestiona CFU, lo ejecuta un privado en una parte y en la otra parte lo ejecuta AFE como proveedor, pero el manejo del dinero lo realiza todo la CFU, que es cien por ciento propiedad del Ministerio de Economía y Finanzas.

Y con respecto al tema de los puertos, al tema de los granos, sin duda yo hice el comentario en cuanto a las posibilidades de acción, pero, obviamente, usted comprenderá que me voy a detener en lo que respecta al desarrollo de la potencialidad

ferroviaria. Simplemente digo, tal vez usted tenga razón, que no está debidamente fomentado el puerto de Fray Bentos, pero dentro del sistema nacional de puertos es uno más, tanto el de Salto, Paysandú, Fray Bentos, Nueva Palmira como el que se piensa hacer en Puerto de Aguas Profundas de La Paloma, a desarrollarse. Sin duda este será un elemento a convenir, pero de eso no tengo mayores comentarios.

Cuando digo lo del cliente que atiende, es simplemente el hecho de que nuestra ineficacia y burocracia no permita que lo perdamos, que en definitiva es una merma en los ingresos de la empresa AFE.

SR. PRESIDENTE. Tiene la palabra el señor Edil Víctor Rodríguez.

SR. VÍCTOR RODRÍGUEZ. Perdón, faltó lo de las máquinas chinas y el robo de vías.

SR. ALEJANDRO ORELLANO. Ah, perdón! Le agradezco, porque lo extenso de la jornada me jugó una mala pasada.

Yo comparto lo que usted dice, justamente la visita del señor Presidente de AFE a Cuba es en esa misma línea. Cuando se procura adquirir máquinas y vagones en Italia, en la empresa estatal Ferrovía del Statu, que se adquirieron vagones, fueron técnicos para aquilatar in situ cuáles son las circunstancias, cuál es la situación, porque una cosa es lo que le venden por catálogo y otra es la realidad. Similar actitud tomó el Directorio, en cuanto a que, primero, políticamente se conoce cuál es la gestión y el verdadero modelo de acción, para que ni bien se destrabe y se conozca la realidad y se tenga total exactitud en cuanto a las condiciones del negocio, como manifesté, que es una locomotora de determinadas condiciones contra chatarra, viajarán los técnicos, a efectos de vislumbrar si la maquinaria coincide con la realidad nuestra, si se puede adecuar a las necesidades operativas que tiene AFE, justamente para evitar ese detalle, porque si tenemos un parque de maquinaria en mal estado y el dinero que tanto nos cuesta lo compramos mal, no hacemos buen negocio. Por lo tanto, también compartimos totalmente su preocupación y por eso tomamos esas medidas.

Y respecto al último tema que usted toca, pero no por ser el último no tiene fundamental importancia, dado lo extenso de la presentación, que no los quise aburrir, trae aparejado también un gran elemento que hemos constatado, que es el término "hurto". (mc)/

Trae aparejado un gran expediente que es el permanente hurto de un durmiente. Para que tengan idea, un durmiente actualmente en el mercado sale U\$S 50, cada kilómetro tiene 1.300 durmientes.

En algunas zonas seguramente alguno mal interpretó o creyó que leer que la propiedad había cambiado de dueño, que tener un durmiente en la barbacoa de alguien es legal, y disponer de los bienes de AFE es hasta y anecdótico... quedarse con un telégrafo, quedarse con esto, con lo otro, no es ni más ni menos que un robo.

Eso ha motivado que una vez que el Directorio una vez constatado... hemos recibido muchas denuncias pero también hemos recorrido sobre todo la línea Este, que está inactiva desde Sudrier hasta Rocha, hemos tomado una entrevista con la Ministra del Interior, sobre todo con el señor Presidente de la Suprema Corte de Justicia, a
(nc)

efectos de decirles que íbamos a propiciar un decreto reglamentario para que todo camión o modo de transporte que traslade productos ferroviarios sin la debida guía debe ser controlado, parado por las autoridades competentes y derivado a la Justicia.

Porque AFE *no vende nada*, AFE tiene que preservar lo poco que tiene, tiene que darle el mejor uso. Si bien kilómetros de vía... hay una situación que estamos corroborando en el departamento de Flores... El riel es más difícil, porque para que roben rieles, trae aparejado una suerte de organización porque estamos hablando de elementos muy pesados, estamos hablando de que robar un riel significa una importante infraestructura. En cambio robar un durmiente es hasta anecdótico, una vez una persona me dijo: “¿Cómo? ¿No se puede?”. Y yo no creo que porque voy a un lugar y me gusta una silla me la llevo.

Lo importante –hecho el diagnóstico- es transmitir que una vez que se produzca este tipo de cosas la Justicia debe actuar, y lamentablemente el delito de receptación se debe tomar y darle un dinamismo mucho mayor, porque si alguien lo roba o se queda con él se apropia indebidamente, y alguien lo compra y lo revende.

No nos queremos meter en el negocio de nadie, pero nos debemos al negocio de AFE.

SR. PRESIDENTE. Tiene la palabra el señor Edil Rey.

SR. DANIEL REY. Buenas tardes señor Presidente, señor Orellano, ha sido un placer... y muy enriquecedor lo que usted ha dicho.

Me quedan dos preguntas: hasta hace poco tiempo había privados que eran propietarios de vagones en AFE, que se los prestaban, alquilaban o no sé qué negocio hacían con AFE. No sé si eso incluía locomotoras y máquinas.

Y la segunda: hoy en día ¿qué balance comercial tiene AFE? ¿Tiene déficit? ¿Tiene superávit?

SR. ALEJANDRO ORELLANO. Empezamos por lo último: si no tuviera el subsidio estatal sería absolutamente deficitario. Entre el subsidio estatal y el transporte de 1.360.000 toneladas –que fue el año pasado-, las proyecciones de este año indican que vamos a superar, llegaremos a 25.000 toneladas más, estaremos rondando el 1.400.000, implica un costo total de U\$S 26.000.000 más o menos y un poco menos es el funcionamiento anual de AFE en cuanto a los gastos de funcionamiento –llámese mantenimiento, gastos operativos, sueldos, mantenimiento de la vía-.

A grandes rasgos es eso. Por lo tanto, los hechos medulares o las áreas estratégicas para abatir, es mejorar el personal, calificarlo, dotarlo de otra tecnificación pero en la medida de eliminar horas extras –que es endémico en la Administración Pública-, eliminar algunos rubros variables que permanentemente se hacían.

Salir al interior, se tomaba como una parte del trabajo, pero como sueldos encubiertos y AFE no los va a pagar más. Para que tenga un dato señor Edil, nosotros tomamos la Administración y uno de los primeros análisis que hicimos fue la incidencia de las horas extras en el sueldo; las horas extras duplicaban el costo de la plantilla. A la fecha –con enorme tranquilidad- le puedo decir que bajamos más de un 60% y entendemos que todavía hay más camino por recorrer. Ese superávit de recursos lo

(nc)

vamos a enfocar a adecuar la introducción de tecnología y software necesarios.

Con respecto al tema de vagones creo intuir que se debe referir a un acuerdo que se hizo con la empresa ENCE. Es lo que conozco, sino... lo dialogamos.

En su momento cuando se adquirieron... en el año 2006 80 vagones a Italia –a la empresa Ferrovía del Statu-, en el decurso de los años se compraron casi 250 vagones, una primera partida de 80 vagones y una segunda de 140 y pico. La primera partida de 80 vagones italianos... las condiciones de negociación fueron muy buenas porque eran vagones que a nivel de la Comunidad Económica Europea fueron retirados porque no cumplían las velocidades exigidas, el carácter y el estado de la vía habla de que ir a 40 era como manejar un auto viejo; para nosotros se adecuaba completamente y el precio de venta era absolutamente competitivo y de oferta, pero como el transporte internacional era un insumo muy importante que duplicaba la inversión en euros se hizo un acuerdo con una empresa... volvemos a lo mismo: asociarnos con los intereses de privados que tienen intereses en el tren creo que es una alternativa... a lo cual nos pagaron, hicieron la inversión, trajeron los vagones y nosotros les pagamos con fletes teniendo un plan de pago en un período determinado donde en forma anual fuimos descontando un porcentaje de la facturación mensual a cargo de la devolución de deuda y el resto ingresando a las arcas de AFE porque precisamos de ese dinero para equilibrar las cuentas.

A priori, de memoria es eso, pero seguramente tomaré las precauciones, haré las consultas y con todo gusto evacuaré sus dudas. Lo que le ofrezco con todo gusto, porque la información es la base de discusión y el momento es bueno para esclarecer todo este tipo de dudas, que me lo haga llegar para que se lo conteste.

Lo mismo que al señor Edil en lo que refiere al monto de la inversión.

SR. PRESIDENTE. Sí señor Edil.

SR. DANIEL REY. Sé hasta el nombre de la persona, era un estanciero. Fue un proceso que se inició 15 o 20 años después de la dictadura y que tenía vagones creo que de pasajeros...

SR. ALEJANDRO ORELLANO. Ya entiendo a lo que va. Ha habido una política respecto a vagones que han estado en desuso, tanto de pasajeros como en algún momento de algún vagón de carga en mal estado –tenía el sistema de frenos, de grasa, etc.-, se optaba por dar en comodato precario a gente para que lo retuviera, porque uno de los objetivos era salvaguardar el tema ferroviario.

Pero le voy a ser honesto, con la misma franqueza con que hemos hablado: creo que pasaron a ser patrimonio de los señores, ellos lo disfrutaban en su establecimiento y dejaron de ser patrimonio de todos los uruguayos –que somos los dueños de AFE-. A pesar de que tenemos otros objetivos estamos re-estudiando los comodatos y todo el material que se ha dado y todo aquel material que no ha cumplido con los objetivos que prevé el comodato se va a solicitar -o bien el pago del mismo o la devolución-.

SR. PRESIDENTE. Si ningún otro señor Edil va a hacer alguna pregunta, damos por finalizada la sesión y le agradecemos profundamente la deferencia al señor

(nc)

Vicepresidente de AFE.

Muchas gracias.

SR. ALEJANDRO ORELLANO. ¡Por favor! ¡Es un gusto y estoy a sus órdenes!

(Siendo la hora 20:17' finaliza la sesión).

(nc)

---ooo0ooo---