



**Cámara de Representantes**

**XLVIII Legislatura**

---

**DIVISIÓN PROCESADORA DE DOCUMENTOS**

**Nº 310 de 2015**

---

---

S/C

Comisión de  
Legislación del Trabajo

---

---

**MINISTERIO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS Y ADMINISTRACIÓN  
DE LOS FERROCARRILES DEL ESTADO (AFE)**

Versión taquigráfica de la reunión realizada  
el día 17 de noviembre de 2015

(Sin corregir)

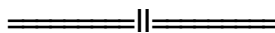
**Preside:** Señor Representante Fernando Amado, Vicepresidente.

**Miembros:** Señores Representantes Wilson Ezquerro, Gerardo Núñez, Luis Puig y César Rodríguez.

**Delegados de Sector:** Señores Representantes Felipe Carballo, Oscar Groba y Carlos Pérez.

**<Invitados:** Señores Ministro de Transporte y Obras Públicas, Víctor Rossi; Subsecretario, Jorge Setelich, y Presidente de la Administración de los Ferrocarriles del Estado (AFE), Wilfredo Rodríguez.

**Prosecretario:** Señor Francisco J. Ortiz.



**SEÑOR PRESIDENTE (Fernando Amado).**- Habiendo número, está abierta la reunión.

La Comisión de Legislación del Trabajo tiene mucho gusto en recibir al señor ministro de Transporte y Obras Públicas, Víctor Rossi, al señor subsecretario, Jorge Setelich, y al presidente de la Administración de Ferrocarriles del Estado, señor Wilfredo Rodríguez.

La Comisión quiere conocer vuestra opinión respecto a la situación planteada en este ámbito por la Unión Ferroviaria, sesión de la que les enviamos la versión taquigráfica.

En ese sentido, no sé si saben que se ha presentado algún proyecto de ley relativo a la situación planteada en AFE.

**SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.**- En la comparecencia de la Unión Ferroviaria del 7 de octubre de 2015 se trataron diversos temas.

Un primer tema es el anuncio de la Unión Ferroviaria del inicio de un trámite, por el que se promueve ante la Junta de Transparencia y Ética Pública la posible incompatibilidad o la conjunción de intereses en el cumplimiento de la función del presidente de la Administración de Ferrocarriles del Estado. El presidente de AFE preside, a su vez, un órgano creado por ley, que es la operadora de servicios ferroviarios, denominada Servicios Logísticos Ferroviarios S.A., SELF, integrada en un 51% por AFE y en un 49% por la Corporación Nacional para el Desarrollo.

La ley estableció que la conformación del Directorio debía reflejar esta integración accionaria, con una mayoría de AFE y una minoría de la Corporación Nacional para el Desarrollo. Por AFE, la integran el presidente y el vicepresidente y, por la Corporación Nacional para el Desarrollo, el presidente de la Corporación. Esta integración no hace más que repetir lo que ha sido la conformación del Directorio de SELF. En distintas etapas SELF siempre fue presidida por el presidente de turno de AFE.

A mi entender esto tiene dos explicaciones muy claras. En primer lugar, SELF es un organismo que se ha creado para que funcione en el derecho privado, facilitando la realización de determinados trámites y operaciones por parte del ferrocarril, pero pertenece a la Administración de Ferrocarriles del Estado. Es un instrumento al que se apuesta para asegurar el desarrollo del modo ferroviario en el Uruguay.

En segundo término, seguramente está inspirado en la instrumentación que se repite en otras empresas del Estado, en las que los organismos auxiliares que actúan en el derecho privado y que muchas veces toman la forma de sociedades anónimas, están integrados, no sé si en todos los casos, pero muy frecuentemente, por directores o el presidente del propio organismo. Creo que es coherente que el presidente de AFE lo sea también de SELF, porque el objetivo es el desarrollo del modo ferroviario. Si hay algún tipo de impedimento, hasta ahora no ha sido advertido.

Esta práctica, reitero, se basa en la aplicación de una ley que fue aprobada por el Poder Legislativo y que ya se había instrumentado del mismo modo en períodos anteriores. Por lo tanto, la Presidencia de SELF ha sido ocupada por diferentes personas, según la integración del Directorio de AFE, y nunca antes se había hecho un planteo de este tipo, por lo menos que nosotros conozcamos.

En tercer lugar, en el desarrollo de esa versión taquigráfica aparece una invocación al diálogo y la verdad es que nosotros lo creemos imprescindible, como ya lo hemos

dicho en el Parlamento en otras oportunidades en las que se habló del tema. El objetivo que tenemos planteado es la puesta en funcionamiento, el desarrollo y, si es posible, el crecimiento del modo ferroviario. Estamos convencidos de que esa es una tarea que debe llevar adelante AFE con los trabajadores ferroviarios incluidos.

Repito que no fuimos nosotros quienes estuvimos en la discusión de esta modalidad que se aprobó por ley, pero en ningún momento al decidirse poner en marcha un modelo se pensó en prescindir de los trabajadores ferroviarios que resultan imprescindibles en la recuperación del modo ferroviario. Esto siempre lo tuvimos presente en la comunicación que el ministro, el subsecretario y el directorio de AFE han llevado adelante con los trabajadores ferroviarios organizados. Simplemente hubo un tiempo de intercambio, de búsqueda de alternativas y personalmente en determinado momento me tocó presidir la reunión en la que comunicamos que recogiendo toda la riqueza de ese intercambio íbamos a poner en marcha el camino que estaba diseñado para que la ley se aplicara plenamente, porque habíamos llegado a la conclusión de que no teníamos otra manera de intentar el fortalecimiento del modo ferroviario. Eso implicó que el diálogo continuara; ese tema fue planteado expresamente en esa reunión. Las puertas están abiertas y existe posibilidad de conversar y discutir acerca de todos los temas. Simplemente que ahora, además, vamos a empezar a tomar definiciones debido a que el modo ferroviario no admite seguir paralizado porque si continúa así vamos a llegar a un desenlace no deseado por ninguna de las partes y es que el ferrocarril termine parándose solo mientras que lo que nosotros queremos es lo contrario. Por eso se hizo un llamado que, en primer lugar, fue dirigido a los trabajadores ferroviarios, para cubrir el organigrama que está previsto para el funcionamiento de SELF con trabajadores ferroviarios cumpliendo una función importante para el desarrollo del ferrocarril. Esta es una organización que es de AFE en un 51% y del Estado en el 100%, que está dirigida por un directorio presidido por el presidente de AFE y que necesitábamos cubrir con trabajadores ferroviarios aptos y preparados para cumplir esa función porque, de lo contrario, íbamos a tener que recurrir a un proceso más largo de contratación y preparación de personal de afuera.

De manera que diálogo existe y, si ustedes quieren, puede darse hoy mismo, porque siempre es bueno buscar la oportunidad de hacer las cosas más fáciles, de entender mejor y precisar los pasos que se dan. Distinto es que a pesar del diálogo haya puntos de vista, valoraciones y tal vez hasta expectativas diferentes, por no decir prioridades distintas.

También he visto que se habló de que se mentía. Sin embargo, nosotros no mentimos; lo que decimos aquí es lo que hablamos con los compañeros ferroviarios y con la Unión Ferroviaria y lo que expresamos públicamente y en otras comparencias aquí. Este es el camino que está decidido, que estamos procurando recorrer de la mejor manera posible y sin ningún otro objetivo u especulación.

A la vez, en la versión taquigráfica aparece otro término al hacerse referencia a las planillas de excedentarios o a la declaración de excedentarios, ya que se expresó que se está chantajeando. Eso no es así en absoluto. Simplemente, nosotros necesitamos esos trabajadores ferroviarios y en algunas categorías los necesitamos mucho. En el mundo no hay imprescindibles, pero hay funcionarios especializados que están preparados para cumplir de inmediato una función y para transmitir ese conocimiento en la preparación de otros y eso tiene un valor importante que no nos interesa perder al procurar recuperar el modo ferroviario. Hace mucho tiempo que andan circulando planillas de excedencia en AFE. Inclusive, esta no es la primera vez ya que en otros períodos hubo planillas de excedencia, pero nuestro objetivo no es buscar la forma de distribuir trabajadores en otros lugares de la administración estatal. Nuestra función es hacer funcionar el ferrocarril y ver cómo aprovechamos, entre otras cosas, algo insustituible, que es el conocimiento y

la experticia acumulada de quienes tienen esa formación y muchos años en el cumplimiento de esa función.

Ahora bien, para nosotros sería muy fácil gestionar de qué manera funcionarios de AFE con especialización en el ferrocarril ocuparían algún lugar en algún servicio del Estado, en alguna portería o en algún organismo u empresa pública, pero esa no es nuestra preocupación central. Podemos admitir que los trabajadores pueden encontrarse con dudas respecto a su futuro laboral y que repercute en sus familias, pero no nos interesa especular con eso; por eso rechazamos lo del chantaje. La ley de excedencia en el país ya se aplicó en AFE en otro período y con resultados de regular para abajo. Y esto a tal punto que algún funcionario de aquellas planillas todavía está esperando un destino. Nosotros no queremos repetir fácilmente este camino. Además, ¿qué es lo que tiene que ocurrir antes del 31 de diciembre y no después? Sabido es que la ley de excedencia también seguirá existiendo luego del 2 de enero de 2016. Lo que ocurrió es que se incorporó un aditivo en una ley especial de excedencia, que generó determinados beneficios, facilidades y prioridades que se les reconocía a los trabajadores ferroviarios que se declararan excedentes. La verdad es que a nosotros nos resulta fácil comprender por qué existe esta inquietud. Qué va a pasar el 2 de enero de 2016 si antes no se les da la excedencia, es una preocupación fácil de entender por parte de todos. Repito: nuestra responsabilidad es el ferrocarril. Nuestro objetivo no es cómo resolvemos el problema de cada una de las personas que puedan tener determinadas expectativas, sino cómo resolvemos el funcionamiento del ferrocarril. Estudiando la planilla de trabajadores de AFE nos encontramos con que, actualmente, la diferencia grande que existe es que en SELF se necesitan maquinistas y conductores, y en AFE hay maquinistas y conductores. Obviamente, nosotros aspiramos a que las personas que tienen esa preparación y experiencia conduzcan los ferrocarriles que necesitamos para poder poner el modo ferroviario en funcionamiento. Por lo tanto, no queremos renunciar fácilmente a que esos trabajadores maquinistas de AFE terminen siendo porteros en alguna institución o ente, tirando por la borda la preparación acumulada y poniéndonos frente a una situación que, por lo menos, nos va a llevar tiempo, que es la preparación de los maquinistas que tendrán que sustituir a quienes desprendemos sin razón suficiente, porque razón aparente hay.

En realidad, el problema más grande que AFE tiene hoy no es cuántos trabajadores le sobran y tienen que pasar a otro lado, sino cómo utiliza bien los recursos que actualmente tiene, respetando sus derechos, proponiéndoles condiciones más ventajosas de trabajo, asegurando los derechos que han adquirido como funcionarios públicos para el futuro. Que quede bien claro que lo que estamos buscando no es deshacernos del trabajador ferroviario sino, por el contrario, aplicar su experiencia al fortalecimiento del modo ferroviario, que es lo que necesitamos.

Hemos estado evaluando y discutiendo, teniendo en cuenta los tiempos. Sabemos que esta situación tiene un vencimiento; por lo tanto, tenemos idea de manejanos dentro de esos plazos, tomando las definiciones más convenientes para el objetivo fundamental del fortalecimiento del modo ferroviario.

No nos parece que sea adecuado repetir prórrogas en estos mecanismos, pues sería continuar manteniendo una situación que inmoviliza, que no permite definiciones, que no nos permitiría avanzar en lo principal y que, como consecuencia, seguirá agravando la situación de trabajadores que, en realidad, están lejos de volcar toda su capacidad en beneficio del proyecto.

Hemos estado viendo la posibilidad de escalonar. Tenemos algún esquema, respecto al cual tal vez podamos conversar luego de las intervenciones del subsecretario

y del presidente de AFE, en cuanto a cómo ir escalonando, dentro de estos plazos que la ley otorga, las decisiones de declaración de excedencia, para procurar ajustar los niveles de funcionarios, de modo de que quede habilitado el funcionamiento de AFE como tal, y de SELF con su estructura, que aspiramos que también se vaya completando de forma gradual.

Esta es una primera intervención general. Estamos a las órdenes para las consultas que entiendan pertinente.

**SEÑOR PUIG (Luis).**- Compartimos el planteo del señor ministro en cuanto a la importancia del diálogo y tenemos las mismas preocupaciones con respecto al desarrollo del ferrocarril. En ese sentido, somos contestes en que a lo largo de la historia la Unión Ferroviaria ha sido fundamental en la defensa del ferrocarril, de la empresa pública y de los usuarios, sobre todo, a partir del 2 de enero de 1987, cuando se generó un quiebre que puso al país a contrapelo de la inmensa mayoría de los países del mundo que han apostado al ferrocarril como un insumo fundamental para el transporte de pasajeros y de carga.

En ese marco, no existe incompatibilidad entre lo que plantean el Ministerio y los trabajadores. En todo caso, creo que hay énfasis distintos y que existe una preocupación muy clara por parte de los trabajadores que no están de acuerdo con Servicios Logísticos Ferroviarios. Más allá de los diferentes enfoques que existen, los trabajadores han fundamentado largamente su preocupación.

Por otra parte, cuando se plantea el tema de la excedencia, no se puede desconocer que los trabajadores ferroviarios lo han padecido durante mucho tiempo. Con la Comisión hemos recorrido el país y prácticamente en todos los lugares nos encontramos delegaciones de trabajadores ferroviarios que nos relataron lo que les ha significado haber sido declarados excedentes y estar prestando funciones en diferentes áreas de la Administración Central para las que no estaban capacitados

Por lo tanto, creo que el diálogo es muy importante si se buscan resultados.

Durante el conflicto del ferrocarril, cuando entró en escena Servicios Logísticos Ferroviarios, pudimos apreciar distintos posicionamientos en cuanto a la defensa del ente. En determinado momento la Unión Ferroviaria planteó flexibilizar su posición y habilitar el pasaje de trabajadores a Servicios Logísticos Ferroviarios -hay documentos del sindicato en ese sentido- si se mantenía la condición de funcionario público. Sin embargo, no se obtuvo de parte de AFE ni del Poder Ejecutivo una respuesta satisfactoria, a pesar de que se plantearon mecanismos para poder avanzar en el asunto. Esto lo manifesté cuando nos visitó la delegación de la Unión Ferroviaria y lo reitero ahora.

En definitiva, creo que el diálogo que se plantea es absolutamente necesario, pero si no hiciéramos este racconto de cómo los trabajadores han apostado al desarrollo del ferrocarril y al ente estatal, me parece que no estaríamos dando la versión completa de la situación.

En ese sentido, creo que los trabajadores no solicitan una prórroga en cuanto al plazo que estipula la ley para generar situaciones que creen dificultades, sino que se trata de una vocación inconstable y todos los sectores deberíamos reconocer que los trabajadores han defendido el ferrocarril. Se podrán tener diferentes opiniones, pero no cabe duda que la Unión Ferroviaria, que es el sindicato histórico del ferrocarril, ha defendido esas posiciones.

Por lo tanto, con estas precisiones, creo que se está en condiciones de profundizar el diálogo para encontrar soluciones. Así como no ponemos en duda la intención que se

tiene por parte del Poder Ejecutivo en cuanto al modo ferroviario, tampoco se puede poner en tela de juicio la vocación de desarrollo y defensa del ferrocarril que tienen los trabajadores, porque se han dado muestras más que suficientes de ello. Está claro que hay diferentes posiciones, ya que los trabajadores no comparten el asunto de Servicios Logísticos Ferroviarios y han argumentado que entienden que esos servicios deben brindarse a través del ente estatal.

Además, hay que tener en cuenta que hay plazos perentorios, porque no es lo mismo hoy que el 2 de enero y creo que habría que tratar de avanzar.

**SEÑOR EZQUERRA (Wilson).**- Tengo algunas dudas porque no entiendo mucho sobre el tema.

En cuanto a la logística, se ha propuesto aumentar los costos de AFE a pesar de que tiene pérdidas. Entonces, ¿cuál va a ser la ganancia si se están aumentando los costos que ya tiene AFE?

Además, quisiera saber qué vamos a mejorar con la privatización de AFE, ya que quedan pocos funcionarios.

Por otra parte, me interesa conocer la meta que hay para estos cinco años en cuanto a la participación de la empresa privada, a efectos de que AFE no pierda dinero. Supongo que se estará pensando en determinadas innovaciones y cambios en la logística.

Asimismo, nos preocupa mucho el asunto de la excedencia, sobre todo sabiendo que a partir del 2 de enero van a cambiar las reglas. Sin duda, nos preocupa, porque este tipo de práctica no se da solo en este caso, y el incumplimiento de convenios firmados se nota mucho más en el ámbito público que en el privado. Entonces, entiendo que los funcionarios desconfíen, porque es más difícil negociar con los públicos que con los privados, a pesar de los discursos que existen.

En definitiva, me gustaría que se aclare si esta situación se va a resolver antes del 31 de diciembre, porque cambia el panorama para los funcionarios. Hay que jugar con las reglas claras y entiendo la incertidumbre de los trabajadores, ya que queda solo un mes para el cumplimiento del plazo. Cada vez que vienen empresas a esta Comisión, nosotros les pedimos certezas a la patronal, a efectos de que el trabajador, que muchas veces, es la parte más débil, sepa qué decisión tomar. En ese sentido, el ámbito público tiene que dar el ejemplo que se le reclama al privado.

**SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.**- Dijimos claramente de que no somos partidarios de la prórroga. Ahí hay certeza, porque la ley está vigente hasta el 31 de diciembre y no somos partidarios de la prórroga.

**SEÑOR EZQUERRA ALONSO (Wilson).**- Quizás me expresé mal.

Por lo que tengo entendido, son ustedes quienes toman la decisión de ponerlos como excedentes o no, y lo pueden hacer al 31 de diciembre o al 2 de enero. Entonces, son ustedes quienes tienen la potestad de establecer con qué reglas pasa a excedencia el funcionario, y no es lo mismo diciembre que enero, porque cambian las reglas de juego. Me parece que el trabajador tiene que saber de antemano si va a ser declarado excedente.

**SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.**- La ley de excedencia no es nueva; está vigente desde hace mucho tiempo; se aplicó muchas veces -inclusive, en AFE- con resultados que son diversos y algunos todavía están ahí, planteados como elementos de perjuicio, porque no se trata de sacar a un trabajador

hacia no se sabe dónde, sino de respetar la dignidad del trabajador y procurar sacar el mejor resultado de su preparación, de su capacidad.

Esta ley tenía una vigencia anterior de un año y fue prorrogada, y cuando llegamos nosotros, ya tenía más de un año, y fue nuevamente prorrogada. Si bien este no era el problema fundamental y no era el único problema que había que abordar, lo tomamos muy en serio, porque atrás de cada uno de esas posibles excedencias, hay un funcionario y una familia, y por cierto que son temas que hace mucho hemos aprendido que deben manejarse con mucho cuidado. Por eso, había una planilla de excedencia, que circulaba por AFE, con ciento treinta y cuatro funcionarios -si la memoria no me falla- anotados.

Nosotros no sabíamos si eran nuevas o viejas las aspiraciones que se concretaban en esa lista; entonces, el Directorio promovió llamar a las personas para confirmar si efectivamente estaban o no interesadas en ese proceso de excedencia, y hubo de todo. Algunos funcionarios confirmaron su interés en ser declarados excedentes y otros, que en función de distintas circunstancias se habían anotado, ahora no querían. A partir de allí, tomamos una serie de decisiones, entre ellas, los llamados que se han hecho para ir cubriendo el funcionamiento de una estructura, que también está dispuesta por ley.

Creemos que debemos asegurar el buen funcionamiento de esa empresa que es totalmente del Estado uruguayo. No puede haber privatización cuando SELF es una empresa pública que funciona en el derecho privado. Y como teníamos que llenar esa estructura, la mejor manera de asegurar que la preocupación del señor diputado Ezquerria no se convirtiera en un perjuicio para el país, era llenarla con funcionarios, sobre todo, en determinadas áreas y que, fundamentalmente, vinieran con el conocimiento acumulado desde AFE.

Eso fue lo que intentamos ir promoviendo y realizando. Por eso, decidimos que a partir del 1º de julio empezaba a funcionar SELF con la autonomía que correspondía.

Se hicieron algunos llamados públicos para que se pudieran anotar aquellos que estuvieran interesados en asumir responsabilidades en esa empresa que iba tomando forma y que, reitero, es el cien por ciento del Estado uruguayo. Desde luego, en algunas actividades como la de los maquinistas, procuramos brindar las condiciones para que los trabajadores de AFE, que son los únicos que están preparados para conducir locomotoras, puedan pasar a cumplir esta función. Así surgió la posibilidad de que pasaran en las condiciones actuales.

Si ellos hubieran aceptado pasar a SELF sin que se hubieran tomado una serie de decisiones por parte de los responsables de AFE, al pasar a trabajar en el derecho privado, podrían verse perjudicados y perder algunos beneficios futuros. Pero nosotros les dijimos que tenían que pasar a funcionar en SELF bajo el derecho privado, porque eso va a permitir que SELF pueda resolver algunos aspectos que tienen que ver con la operación y la competencia en el negocio del transporte ferroviario, superando algunas debilidades que tenía el ente estatal. Tienen que pasar por el derecho privado -esa es una de las diferencias que se dio con la Unión Ferroviaria-, pero vamos a asegurarles que cada trabajador que pase a SELF y acepte trabajar en el derecho privado, contratado a cumplir esa función, reciba remuneraciones algo mejoradas, pero en el momento en que quiera, va a poder salir de SELF y le serán reconocidos absolutamente todos los derechos que tenía como funcionario público. Tuvimos que dar un paso en ese sentido, y cuando de parte de la Unión Ferroviaria se nos señalaron algunas insuficiencias, volvimos a corregir y a ajustar, porque lo que queremos no es perjudicar a algún trabajador en sus derechos, sino que eso funcione, porque el peor enemigo que tiene el modo ferroviario es que, por la vía de esta discusión sin fin, se va agotando y cada vez va teniendo una menor participación en el mercado. Eso lo tenemos que cambiar de raíz porque, de lo

contrario, va a ser responsabilidad de cada uno de nosotros que el modo ferroviario se vaya agotando en sí mismo y se vaya paralizando en los hechos, no por hacer, sino por no hacer, por no tomar resolución.

Sinceramente, en ningún momento planteé la discusión sobre qué opinión tiene cada uno de los presentes o cada uno de nosotros sobre la ley que regula hoy el modo ferroviario, porque es una ley que se aprobó en 2012, y me parece que con votos de muchos sectores. Por lo tanto, si hay cosas que cambiar, lo que podemos hacer ahora es modificar la ley, pero la obligación que tenemos -que en su momento no dimos opinión porque no correspondía que lo hiciéramos-, es aplicar esa ley y en eso estamos trabajando.

¿Se han hecho cosas? Yo creo que sí. Ha habido un gran esfuerzo de inversión en los últimos años y también está comprometido para el futuro. Se ha avanzado en la recuperación de la vía férrea entre Pintado y Rivera. Para ese fin, se dispuso de US\$ 75.000.000 a través de un financiamiento con Focem 1. Eso está en marcha; se puede apreciar con una visita. Además, se puede comprobar la diferencia entre lo que se ha tratado y lo anterior.

Acaba de adjudicarse y firmarse, con el visto bueno del Tribunal de Cuentas, una parte -nos anuncian que este organismo ya aprobó la segunda parte, pero todavía no recibimos la comunicación- de un préstamo de US\$ 125.000.000, Focem 2. Ya está la empresa que recibió la adjudicación -podemos ofrecer detalles en este sentido-, que se va a abocar a la recuperación de las líneas entre Piedra Sola, Algorta, Paysandú y Salto.

Por razones que cualquiera puede imaginar pero que tienen que ver con la posición argentina, el financiamiento Focem no alcanzó para recuperar la vía entre Algorta y Fray Bentos. Para eso, se previó un llamado especial de un proyecto de PPP para 141 kilómetros. Se debe tener en cuenta, además, que esa línea necesita una recuperación de fondo, con el fortalecimiento de puentes y el acceso a la ciudad y al puerto de Fray Bentos. En este momento, ese proyecto prácticamente culminó todo el proceso. Está en el Ministerio de Economía y Finanzas, y una vez dispuesta la revisión por parte de esa Cartera, estaríamos en condiciones de llamarlos; aspiramos hacerlo antes de que termine este año.

Estamos manteniendo la línea entre Montevideo y Río Branco, que se había venido totalmente abajo. Están previstos recursos para seguir trabajando en esa recuperación.

Hemos avanzado en un financiamiento que nos permita abordar a fondo -no reparar, no poner parches- el problema de los equipos actuales. Esto lo estamos haciendo con mucho esfuerzo y con poca colaboración, pero lo estamos haciendo. Concretamente, después de muchos años -decenas-, nos planteamos la incorporación de equipos nuevos para el ferrocarril. Hay US\$ 45.000.000 dispuestos por la CAF. Prácticamente, ya hemos cumplido con las condiciones que nos imponían para concretar en etapas ese préstamo, que puede significar, no un cambio sustancial, porque esto exige un esfuerzo conjunto -tienen que ir avanzando las distintas áreas para que haya un modo ferroviario funcionando-, pero sí el fortalecimiento del estado de ánimo de los trabajadores y de la población en general, que después de tanto tiempo, verán elementos nuevos que se podrán cuantificar.

Se han realizado esfuerzos para tratar de avanzar en los negocios ferroviarios. Se trata de un sinnúmero de potenciales contratos, pero para eso hay que tener vías y equipos en condiciones. A la gente se le puede pedir que apoye el modo ferroviario por todo lo que es su influencia en la identidad del país -todos tenemos un poquito de ferrocarrileros, porque buena parte del país se construyó sobre la base de los tendidos



ferroviarios-, pero ningún empresario va a dar su carga para que quede tirada en los campos, como ya pasó. Entonces, debemos tratar de conseguir nuevos fletes. Inclusive, tenemos que *aggiornarnos*, ponernos a rueda con el desarrollo que el país tiene en materia logística y de infraestructura. Lo cierto es que fortalecer la presencia del ferrocarril en los transportes del país exige dar pasos seguros.

En este momento, una de las dificultades que tenemos es contar con equipos que nos aseguren el cumplimiento. El deterioro acumulado ha sido muy importante, y debemos tener, por ejemplo, una locomotora que sea capaz de dar servicio a los negocios que se puedan contratar.

También debemos decir que todavía tenemos el sistema de control de vías que vino con los ingleses, es decir, que vino con el ferrocarril: el testigo, etcétera. Nunca se cambió nada. En este sentido, ya está avanzada la contratación de un sistema que va a transformar la corrida del ferrocarril a través de los sistemas electrónicos de vía libre. Este es un cambio cuantitativo, que va a ir acompañando de la recuperación de vías en la que estamos trabajando.

No solo en este período hay previstos recursos importantes para estos fines; estos esfuerzos se iniciaron en el período anterior y dejaron un camino abierto. Nosotros estamos profundizando en esa dirección porque, de lo contrario, va a suceder lo que ya nos pasó otras veces: tendremos que volver a empezar y volver a discutir qué vamos a hacer.

Así que en esa dirección vamos.

Por otro lado, también dije con firmeza que no creía necesaria una prórroga del sistema de excedencias. La ley de excedencias, con las modificaciones especiales dirigidas a los trabajadores ferroviarios, venció el 31 de diciembre de 2014 y fue prorrogada por un año hasta el 31 de diciembre de 2015. Por eso, consideramos que no es necesario que se prorrogue.

Además, desde los primeros días de noviembre, vamos a dar a conocer, escalonadamente, una serie de resoluciones respecto al pasaje de trabajadores a la excedencia. Cabe aclarar que no todos los trabajadores van a ser declarados excedentes; no queremos que se vayan los que mejor pueden servir al objetivo de fortalecer el ferrocarril. En eso hemos estado trabajando.

El diputado Puig hacía referencia al 2 de enero de 1987. Ese día, desde la estación de AFE, salió una caravana que recorrió el país acompañando a los trabajadores ferroviarios una vez que se había anunciado la suspensión del servicio de pasajeros. Esa caravana por carretera hizo actos en cada estación para explicar a toda la población y a los ferroviarios qué estaba pasando y para anunciar el compromiso de que el modo ferroviario siguiera existiendo en el país.

En realidad, yo tuve el honor de integrar esa caravana y de realizar ese recorrido -que se llevó a cabo en dos partes- por las estaciones del país, y mantengo el mismo compromiso de aquel entonces. Además, aspiro a que se pueda avanzar en la defensa del modelo ferroviario, por supuesto, con realismo y procurando la obtención de resultados.

**SEÑOR CARBALLO (Felipe).**- Escuchamos con atención las palabras del señor ministro, por lo que nos queda claro cuáles fueron los niveles de inversión que se llevaron a cabo, no solo vinculados al Focem I, sino también al Focem II. Asimismo, entendemos la importancia que tienen los llamados relativos a la participación público-privada, a fin de seguir apostando al funcionamiento del ferrocarril en el país. Obviamente, nos queda

claro que estamos hablando de la operadora Self, que es ciento por ciento del Estado, ya que, como bien se dijo, el 51% de su capital provino de AFE y el 49% de la CND.

Asimismo, conocemos la existencia de la ley de excedencia, que fue aprobada en el Parlamento y contó con el apoyo de los votos de todos los partidos políticos representados en esta Casa en aquel momento. Además, en el transcurso de este año, realizamos algunos intercambios a nivel de los legisladores y en las diferentes comisiones a fin de que se pudiese extender dicho plazo -como bien dijo el señor ministro- por un año más.

Por otra parte, quisiera realizar una consulta a la delegación que nos visita. Concretamente, me gustaría saber si en AFE se está trabajando en alguna reestructura y, en caso de ser así, quisiera saber si la Unión Ferroviaria está participando de ella.

**SEÑOR RODRÍGUEZ (Wilfredo).**- Evidentemente, el modo ferroviario determina claramente que AFE se quedará con la infraestructura y los pasajeros y que la operadora creada será la encargada de realizar el transporte de carga. En realidad, no voy a mencionar nuevamente la integración de la operadora ni a hacer referencia a sus dueños porque ya se ha hablado de ese tema en varias oportunidades.

Sin duda, la determinación tomada nos obliga a poner en marcha el modo ferroviario y, teniendo en cuenta lo que significa ser presidente del Directorio de AFE y del Directorio de Self, puedo decir que acordar todo esto y hacer que el proceso avance y se pueda poner en marcha no es una tarea fácil; de todos modos, estamos avanzando.

Por supuesto, debemos determinar cómo será la Administración de Ferrocarriles del Estado del futuro, es decir, cómo será su infraestructura y el servicio de pasajeros. En realidad, contamos con un trabajo anterior realizado por una consultora, en donde figuran las bases de lo que será AFE, pero debemos seguir trabajando en la reestructura.

Por otro lado, me llama la atención que se haya hecho referencia a la falta de diálogo, ya que nunca se cortó. En realidad, nosotros estamos trabajando con la Unión Ferroviaria desde antes de asumir la Presidencia de AFE y, si bien dicha organización manifestó en algún momento que estaba en conflicto y que no había diálogo, yo puedo decir que nos reunimos con los representantes de los trabajadores todas las semanas. Asimismo, actualmente funcionan dos comisiones que trabajan en la reestructura del organismo, una en la órbita de AFE y otra en la de la Unión Ferroviaria, la que se reúne una vez por semana en el edificio de AFE. Por lo tanto, es claro que el diálogo es permanente.

Por otra parte, se analizaron algunos otros aspectos en forma paralela a la reestructura, ya que se acordaron los descansos intermedios que se realizan en las estaciones. Lamentablemente, los descansos que se realizan en cada estación son muy largos debido a que, a diferencia de las rutas, las vías deben repararse con el tren en funcionamiento, tal como ocurre con la línea que va hacia el norte, a Rivera. Por esta razón, los trenes transitan muy temprano de la mañana y en la noche, y los funcionarios de las estaciones deben trabajar en esos horarios, lo que genera un descanso muy extenso, hecho que fue planteado por el sindicato. Entonces, con mucho sentido común analizamos la situación y la solucionamos en dos o tres semanas. Por lo tanto, podemos decir que el diálogo se ha mantenido.

Además, respondiendo a la consulta realizada por el señor diputado Carballo, puedo decir que se está trabajando en la reestructura y que se ha logrado un avance muy importante. Por tanto, como dijo el señor ministro, podemos asegurar que al 31 de diciembre tendremos claro cómo será la nueva AFE, y cuántos y qué tipo de funcionarios serán declarados excedentarios.

**SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.-** Quisiera que el señor Setelich hiciera referencia a las obras y a los asuntos que sigue directamente.

**SEÑOR SUBSECRETARIO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.-** Básicamente, quisiera hacer algunos comentarios para complementar la visión que se ha dado sobre el tema.

En realidad, ustedes conocen muy bien la situación del ferrocarril en Uruguay, que es muy similar a la de los demás países de América Latina. Este sistema se implantó en 1860 o 1890, dependiendo del país, para sacar materias primas con destino a los distintos puertos, a fin de hacer funcionar el modelo económico que se imponía en aquella época.

Por otro lado, en la mayoría de los países de América Latina hace cuarenta años, y por diferentes motivos, se empezó a abandonar el ferrocarril, y cada uno de ellos fue encontrando una solución particular. En Brasil, básicamente, hay tres operadores y se cuenta con una inversión muy fuerte del Estado, sobre todo en la época de Lula. En realidad, en dicho país, ante los problemas planteados se encontró este tipo de solución. Por lo tanto, las vías las mantiene el Estado y los operadores privados, por un lado, tienen su actividad comercial y, por otro, monopolizan la actividad, ya que el país está dividido en tres sectores: en el norte está Vale, en medio hay una empresa que se llama RSA, y en el sur ALL.

Por otra parte, en Argentina, durante la época de Menem se dio un proceso de privatización, y por esa razón actualmente el Estado es dueño de las vías y del material rodante, pero los operadores son privados.

Asimismo, en Uruguay, tal como dijo el señor ministro, se tomó la decisión de contar con una operadora -aunque es del Estado- y de que AFE se encargara de la infraestructura. En realidad, el proceso ha sido complejo -obviamente, no fue lineal- pero fue lo que determinó la ley. En ese sentido, se ha tratado de resolver las situaciones particulares que se fueron generando, como la extensión de la excedencia o contemplar el derecho a volver que tienen los funcionarios. De todos modos, como en todo proceso, en determinado momento hay que tomar decisiones a fin de avanzar.

El proceso, además, tiene la característica de que funciona en la medida en que el sistema funcione. No se trata solo de tener una operadora que tenga una operación excelente si las vías no existen. Obviamente, tienen que existir las vías como las carreteras. Más allá de las características, existe una red de carreteras, existe una carga para mover a través de un proceso productivo, con clientes que compran esa mercancía y que generan que alguien pague por mover el producto de un lado a otro. En el ferrocarril sucede lo mismo. La única diferencia es que por el estado de las vías y por las características de las inversiones en material rodante, que son diferentes a las de carretera -un camión con contrato a cinco años se puede llegar a repagar y generar un ingreso-, los plazos pueden ser más extensos y todo es más complejo. Entonces, hasta que la vía no tenga un nivel de servicio adecuado, no vamos a tener un proceso fácilmente sostenible.

El desafío que está asumiendo el Estado es invertir en infraestructura y tratar de generar la herramienta de la operadora para que el ferrocarril se mantenga funcionando. Sabemos que el nivel de la infraestructura sube, y eso se está haciendo con la línea a Rivera. Ahora, como se anunció, se está trabajando con la línea del litoral, con la PPP Algorta Fray Bentos, es decir, concentrando algunos circuitos con potencial de carga y donde puede haber actividad.

Como saben, hay una operadora del Estado, y es el único, no porque a los demás no les interese el negocio de la carga. Sucede que hoy en día no es rentable -por lo menos con los conceptos generales- transportar carga por ferrocarril. El riesgo es alto y las vías no están en buen estado, más allá de que hay tramos que están terminándose, como el de Tacuarembó Rivera, donde el nivel de servicios no tiene nada que ver con el resto; la obra viene hacia el sur y tiene otro nivel de servicios. Es importante que se entienda que estamos en un proceso de invertir en infraestructura manteniendo la operación.

La gente eligió a sus representantes y ellos eligieron una forma de resolver el modo ferroviario, que implica una operadora. Después, vienen los adjetivos acerca de si se trata de una privatización. Hay una posición que conocemos y entendemos muy bien de parte de la Unión Ferroviaria de oposición al modelo por principios. El sistema tiene una forma de funcionar: la gente elige a sus representantes y ellos toman decisiones. Hay que funcionar dentro de ese margen -así se organizó la sociedad- y es importante que se respeten las pautas.

La situación actual es compleja y obedece a que, como en todo proceso, hay prioridades, hay jerarquías institucionales, y en esa línea se está tratando de trabajar.

El concepto que nos parece importante aportar al análisis es que se está trabajando en una mejor infraestructura y que hoy en día no hay un nivel de madurez como para que esto sea un negocio rentable y como para que cualquiera compre una locomotora y vagones. Sabemos que Cementos Artigas mueve su cemento y que Ancap tomó el camino del medio, comprando vagones de combustible, pero tenemos entendido que no tiene el objetivo de instalar su propia empresa ferroviaria. Hay proyectos madereros en el norte que tienen salida por el puerto de Montevideo. Al norte de Tacuarembó, a 456 kilómetros, hay una empresa que le sirve traer la carga por tren, pero no se va a comprar una locomotora ni vagones porque no está dispuesta a asumir el riesgo de que con estos niveles de servicio -después que hagan una gran inversión en material rodante- luego tenga problemas con las vías y se quede con un gasto que no puede soportar. Tomamos muy en serio las críticas y los comentarios de los señores diputados para tratar de mejorar, pero es una etapa del proceso que requiere funcionar así.

En este contexto, tenemos las inversiones de infraestructura y pensamos que cuando se terminen -a fines de 2017 o comienzos de 2018- van a generar un cambio importante en el nivel de los servicios. Nuestra idea es que haya una operadora -del Estado o de un privado- y que funcione con un nivel de seguridad y rentabilidad que nos permita empezar a sacar, de esas treinta millones de toneladas que se mueven en todo el país, unas cuántas más para el ferrocarril. Me refiero a la madera, a los chips que van de Rivera a Fray Bentos, al arroz, el cemento, la piedra, etcétera. Se trata de productos con bajo valor por unidad de volumen y el ferrocarril es el medio más idóneo para su transporte.

Por lo tanto, estamos en medio de un proceso y entendemos la posición de la Unión Ferroviaria; se necesita tomar decisiones y avanzar. Lamentablemente, hay momentos en los que se termina el tiempo. Sin duda, pueden cometerse errores, pero la no toma de una decisión nos hunde más en el proceso, genera más desgaste, desprestigia el relacionamiento con la población y se termina en una situación en la que todos pierden. Nosotros queremos que la mayoría de la gente gane. Para ello, hay que tomar decisiones que, generalmente, no cuentan con el cien por ciento del apoyo. Por eso es que se está dando toda esta situación conflictiva basada en conceptos valederos para cada una de las partes. Desde el ministerio pensamos que sería un error mantener esta situación de

"equilibrio" -entre comillas- que, en realidad, no nos mueve hacia adelante y nos genera cada vez más desgaste en un panorama de bastante debilidad del modo ferroviario.

**SEÑOR EZQUERRA ALONSO (Wilson).**- En el tema de la excedencia espero que sea así; creo que sería lo más honesto. Deberíamos hacerlo antes del cambio; eso beneficiaría a los funcionarios. Todos quedaríamos más conformes.

Sin duda, tomar una decisión me parece bien; más vale tener un rumbo.

En cuanto a si antes existían determinadas leyes, realmente, no me asusta discrepar con lo que pasó antes. A veces, los partidos tomamos caminos distintos y hoy tenemos otra posición para encarar la realidad. Wilson Ferreira decía que había que plantar árboles pero no me puedo quedar con esa bandera; tampoco me puedo quedar con el voto secreto de Aparicio porque sería algo tonto. En los treinta años de democracia, agradecemos que muchos hayan tomado otro camino. Se cambió la posición y no es criticable; eso es avanzar. Entonces, mirar para atrás no es algo que me intimide mucho.

De todos modos, me preocupan los gastos. Además, se viene una sistematización en la generación de estas empresas y eso nos provoca no tener control. Después, no sabemos cuántos funcionarios públicos tenemos porque cuando se nos dan los números no vienen los de estas empresas, quedan por fuera. Muchas veces, no conocemos su contratación y si entran por la puerta, por la ventana o por la chimenea. Eso nos preocupa y no porque desconfiemos de ustedes. Estas cosas se generan para treinta o cuarenta años sin saber lo que nos depara el futuro; después, padecemos las consecuencias.

A mi juicio, venimos generando un tipo de privatización porque yo no puedo controlar estas empresas. Cuando yo me vaya de acá, el que me suceda tampoco podrá hacerlo. Como no vamos a saber cómo se toman las decisiones -como sí podemos hacerlo con las empresas públicas-, insistimos en marcar las diferencias. No se trata de una desconfianza puntual sino que este tipo de cosas quedan por décadas. Cuando creemos que se está tomando un camino erróneo, es sano marcarlo para mejorar ciertos aspectos. Está bien que los que gobiernan tomen la decisión, pero creo que a veces estamos errando el camino. Quizás tendríamos que trabajar en generar otro tipo de legislación, a través de la cual tengamos acceso, o bien crear comisiones, para que el tema no tome tanto estado público, no se rompa con la competitividad, y se salvaguarden las decisiones estratégicas de las empresas. Sin duda, el hecho de no tener acceso termina convirtiéndose en un juego medio maquiavélico.

Simplemente, quiero dejar marcada mi posición, más allá de que entiendo que el que gobierna tiene que mandar. Por nuestra parte, nosotros lo que hacemos es aportar para que las cosas funcionen.

**SEÑOR GROBA (Óscar).**- Como fui mencionado un par de veces cuando se hizo referencia al planteo de reivindicación de los trabajadores ferroviarios en el período anterior, vinculado con la conmemoración del Día del Trabajador Ferroviario el 19 de setiembre, me gustaría explicar de qué se trata.

En el período anterior, en una comparecencia de los trabajadores ferroviarios, dentro de las reivindicaciones históricas, plantearon el Día del Trabajador Ferroviario, que tiene una historia de debate entre los propios trabajadores, en cuanto a cuál sería el día más indicado. En aquel momento, la Comisión de Legislación del Trabajo entendió que era viable analizar la posibilidad de presentar un proyecto de ley que estableciera el Día del Trabajador Ferroviario. Más de una vez nos reunimos con los trabajadores ferroviarios para hablar sobre distintos temas, incluido un proyecto de ley que estableciera el Día del Trabajador Ferroviario. Esto lo fuimos madurando, aproximadamente, hasta setiembre de

2013. Nos alentó el hecho de que por ese tiempo se presentó el proyecto relativo al Día del Trabajador del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, lo que nos permitió plantear no sólo el del Día del Trabajador Ferroviario, sino el del Día del Trabajador Rural, que se aprobó, y también el del Día del Trabajador de los Sindicatos de la Enseñanza Privada -Sintep-, que está muy avanzado y que seguramente se aprobará en los próximos días. Estos dos hechos están vinculados con los consejos de salarios: trabajador rural y trabajadores del Sintep.

Nuestra fuerza política empezó a analizar el proyecto sobre el Día del Trabajador Ferroviario, pero se precipitó el año preelectoral, aparecieron otras prioridades, y fue quedando para atrás. Los trabajadores de la Unión Ferroviaria estuvieron en mi despacho recordando este planteo. Nosotros estuvimos todo el año trabajando con el proyecto de ley de presupuesto, y vamos a seguir hasta fin de año, por lo que no hemos podido participar activamente en esta comisión. Seguramente, terminada esta instancia, volveremos a participar como delegado de sector en esta comisión. Por tanto, este tema quedó en *stand by*.

Nosotros queremos reafirmar nuestra inquietud e iniciativa en trabajar en el tema de la elaboración del proyecto para que el 19 de setiembre se conmemore el Día del Trabajador Ferroviario. Además, según la versión taquigráfica que hemos leído, hay como un halo favorable en los distintos directorios en apoyar esta iniciativa.

Por lo tanto, queremos reiterar nuestro compromiso con los trabajadores ferroviarios. Tenemos el borrador con la exposición de motivos que hicimos conjuntamente con los trabajadores, que finalmente no llegó a ser tratado por lo que dije anteriormente.

Seguramente, nos pondremos en contacto con las nuevas autoridades de la Unión Ferroviaria, porque si bien hay una historia y algunos directores del período anterior ya la conocen, corresponde poner en conocimiento a las actuales autoridades.

Como dije, de la versión taquigráfica se desprende un halo favorable, y sin perjuicio de que no haya alguna respuesta en este momento, nos anima a seguir promoviendo este proyecto, a través del diálogo siempre abierto, a los efectos de llegar a buen término. Ojalá que el próximo 19 de setiembre podamos contar con esta ley, para concretar una aspiración histórica de los trabajadores ferroviarios, teniendo en cuenta lo expresado por el diputado Puig y el ministro respecto a la defensa de las vías y del trabajo ferroviario.

**SEÑOR EZQUERRA ALONSO (Wilson).**- Apoyo las palabras del diputado.

Quiero aprovechar la visita de las autoridades del ministerio para hacer dos comentarios que quizás puedan servir.

En primer lugar, sería interesante que la gente del norte tuviera la posibilidad de realizar paseos en ferrocarril, y las fiestas populares de los pueblos son una oportunidad para generar esa magia en la ciudadanía. Estoy hablando de un tren turístico, para que la gente del interior tenga la misma posibilidad que la de Montevideo. Estoy pensando, por ejemplo, en Valle Edén y en el túnel, que es el único que hay.

En segundo término, en el período pasado se comenzó a generar la descentralización de la Universidad, lo que constituyó un gran impulso para Tacuarembó. Felicito al Gobierno por la iniciativa, pero nos hemos quedado limitados con algunas líneas de ómnibus, sobre todo con la que va a Salto, que en general se utiliza para llevar surtidos a la gente del campo. No hay línea directa para los estudiantes o para la gente que viene al hospital a realizarse determinados estudios.

**SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.**- ¿Qué línea es?

**SEÑOR EZQUERRA ALONSO (Wilson).**- Es la que une Tacuarembó con Salto. Realmente, los estudiantes se tienen que ir un día antes; las líneas están adecuadas a otra realidad. Me parece importante fomentar esa regionalización en torno al estudio y al hospital. Reitero: ha sido un gran avance la llegada de la Universidad, pero hay que facilitar el acceso.

**SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.**- Cuando yo, que soy viejo, era dirigente del CNT y del PIT- CNT, el Día de los Trabajadores Ferroviarios y del Transporte era el 1º de enero de todos los años. Esa es la historia, pero en la época en que Groba, que es mucho más joven, conoció el movimiento sindical, parece que cambiaron las cosas.

(Hilaridad)

—De cualquier modo, no tenemos ninguna observación en contra del establecimiento de una fecha para celebrar el día del ferroviario, que será la que elijan, la que sientan. Hay tantos capítulos en la historia de los trabajadores ferroviarios que seguramente sabrán evaluar cuál es la mejor fecha. La iniciativa no está en el Ministerio ni en el Directorio de AFE, sino en el Parlamento, y ustedes verán.

Esto generó una situación un poco confusa porque, en determinado momento, los trabajadores creyeron que la decisión dependía de la buena voluntad del Directorio de AFE y llegaron a hablar de la posibilidad de hacer un paro si no se establecía la fecha. El Directorio de AFE no tiene competencia para decidir esto, por lo que un paro no sería una respuesta inteligente.

Esto del paro nos hizo pensar por qué los trabajadores del transporte toman al 1º de enero como un día en el que no van a trabajar. Todos los años se expresan comentarios en la prensa, opiniones y preocupaciones respecto al horario del transporte y se da una serie de argumentos que están en la línea de que las familias ese día tienen derecho a festejar juntas. Sí, tienen derecho todos los días del año, pero solo un día al año los trabajadores del transporte procuran estar en su casa a la hora del mediodía para compartir la mesa y estar con sus familias, lo que normalmente no pueden hacer porque el transporte funciona los trescientos sesenta y cuatro días restantes del año y con horarios a veces muy exigentes, saliendo de madrugada y terminando a altas horas de la noche. De hecho, la práctica hace difícil asegurar los relevos, las licencias y demás. Nunca fui ferroviario pero supongo que esto está vinculado a aquella tradición del 1º de enero para los trabajadores ferroviarios.

Es muy difícil coordinar los días libres en un ferrocarril que funcione todos los días del año, y eso habría que tenerlo en cuenta en la ley. La ley tendrá que garantizar que la carga se transporte todos los días del año, inclusive el día de los trabajadores ferroviarios. De modo que tendrá que establecerse una instrumentación para que el trabajador reciba el pago correspondiente -hasta doble pago, si cupiese- y para que el servicio se cumpla. De lo contrario, se puede generar una complicación. Lo digo para que se tenga en cuenta al instrumentar esto. El ferrocarril de hoy tal vez pudiera disimular esta situación, pero para el que queremos poner en marcha esto puede convertirse en una complicación.

En cuanto al tren turístico, una comisión de los amigos del riel, con algún apoyo de AFE y de otras instituciones, ha puesto en funcionamiento un tren que trabaja mucho con los turistas que llegan en los cruceros. Es un lindo paseo, y comparto que para la población del Uruguay, que tiene el sentimiento del ferrocarril, viajar en un tren es lo máximo; lo vive uno con su familia. Pero difícilmente ese tren turístico esté en condiciones de dar respuesta a la situación que plantea el señor diputado Wilson

Ezquerria Alonso. Si logramos recuperarnos, no deberíamos quedarnos solo con el tren especial, que circule en las fiestas. Hay que tener en cuenta que para llevar el tren necesitamos locomotoras funcionando y no se las podemos sacar al transporte de la carga, con la escasa disponibilidad que existe. Nosotros tampoco hemos renunciado a jerarquizar algunos servicios de pasajeros. Algunos servicios metropolitanos existen hoy con muchas carencias, y somos conscientes de ello; podría haber algunos otros servicios que se justifiquen, pero también para eso se necesitan medios.

Somos conscientes de que hay algunos tramos en algunos lugares del interior, en los que un ferrocarril de pasajeros, aunque sea por trechos limitados, sería un aporte social a los ciudadanos, pero estamos hablando de la realidad. No hacemos mención a estos temas porque no queremos que nuestros comentarios se malinterpreten. Son materias que tenemos pendientes, pero solo si logramos poner en marcha de forma organizada y fortalecida el transporte de carga por ferrocarril, se estarían generando las condiciones para dar algunos otros pasos. Mientras no se logre fortalecer el modo ferroviario, lo demás son solo expresiones de deseo.

**SEÑOR PRESIDENTE.-** Agradecemos la presencia del ministro de Transporte y Obras Públicas, señor Víctor Rossi, del subsecretario de Transporte y Obras Públicas, señor Jorge Setelich, y del presidente de AFE, señor Wilfredo Rodríguez.

(Se retiran de sala las autoridades del Ministerio de Transporte y Obras Públicas y de AFE)

**SEÑOR PUIG (Luis).-** Quiero dejar constancia de que comparto el planteo que realizará el señor diputado Gerardo Núñez.

**SEÑOR NÚÑEZ (Gerardo).-** Quiero solicitar que, a través de esta Comisión, se haga una consulta respecto a la aprobación del artículo 579 de un presupuesto anterior, por el que se creaba en el ámbito del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social una comisión, integrada por un delegado del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social y un delegado del Ministerio de Economía y Finanzas, a efectos de estudiar la situación de los extrabajadores de la estiba, Registro 500, y las herramientas del Puerto de Montevideo, Registro de los Puertos de Fray Bentos y Nueva Palmira.

Según la información que tenemos esta comisión no se ha creado. Si bien esto fue votado por el Parlamento quisiéramos hacer alguna consulta reafirmando nuestra posición favorable a que esta comisión se conforme rápidamente a fin de poder cumplir con los cometidos establecidos.

**SEÑOR PUIG (Luis).-** A raíz del planteo realizado por el señor diputado Núñez quiero recordar que esta comisión en varias oportunidades recibió a los trabajadores del Registro 500, quienes concretamente plantean que fueron excluidos de las indemnizaciones del año 1992, cuando ANSE fue liquidada en los servicios de estiba. En los Registros A, B y C se tuvieron en cuenta los derechos de los trabajadores y el perjuicio que ocasionó esa situación en los derechos adquiridos durante mucho tiempo. Sin embargo, los derechos de los trabajadores del Registro 500 no fueron reconocidos. Ellos plantearon este tema en reiteradas oportunidades y creo que a lo largo de estos años las diferentes bancadas manifestaron su acuerdo con este reclamo de los trabajadores. Desde nuestro punto de vista es necesario atender esta situación y así lo planteamos en más de una oportunidad a referentes del Poder Ejecutivo.

Los trabajadores nos relataban un panorama angustiante ya que son pocos los que quedan en esa situación; los años han pasado, ha muerto una cantidad importante de trabajadores y ellos siguen reivindicando ese derecho. Por lo tanto, comparto el camino



planteado por el compañero Gerardo Núñez y apoyo lo que pueda hacer esta comisión en el sentido de retomar ese tema ya que nos parece de estricta justicia.

**SEÑOR EZQUERRA ALONSO (Wilson Aparicio).**- Quiero dejar constancia de que no conozco la realidad del tema pero vamos a acompañar el planteo porque consideramos que es bueno informarnos para luego tomar posición.

**SEÑOR PRESIDENTE.**- Personalmente, también voto por seguir el procedimiento planteado porque tal como lo expresó el señor diputado Puig hemos recibido delegaciones del Registro 500 en muchas oportunidades, tanto en este período como en el anterior y, seguramente, también habrán asistido en otros períodos. Por lo tanto, me parece de estricta justicia encarar ese tema y hacernos eco del planteamiento del señor diputado Núñez.

**SEÑOR RODRÍGUEZ (César).**- Desconociendo los antecedentes del trabajo de la comisión también apoyamos el tratamiento de ese tema por las razones expuestas.

Por otra parte, quisiera plantear que el sindicato de la industria química, concretamente de la empresa Maccio, solicitó que la comisión los reciba de manera urgente, si es posible en el día de mañana. La secretaria del compañero Daniel Placeres tiene la información necesaria para hacer los contactos con estos compañeros.

**SEÑOR PRESIDENTE.**- La comisión no tendría inconvenientes en recibirlos en el día de mañana, por lo que si estamos de acuerdo la secretaria se comunicará con ellos.

(Apoyados)

—No habiendo más asuntos, se levanta la reunión.

≠