



PARLAMENTO

DEL URUGUAY

CÁMARA DE REPRESENTANTES

Secretaría

XLIX Legislatura

**DEPARTAMENTO
PROCESADORA DE DOCUMENTOS**

Nº 1811 de 2024

Carpeta Nº 4232 de 2024

Comisión Investigadora sobre
presuntas irregularidades en AFE desde
el 2014 hasta febrero de 2020

SEÑOR EXPRESIDENTE DE LA ADMINISTRACIÓN DE FERROCARRILES DEL
ESTADO (AFE), ARQUITECTO MIGUEL VACZY

Versión taquigráfica de la reunión realizada
el día 28 de mayo de 2024

(Sin corregir)

Preside: Señora Representante Laura Burgoa.

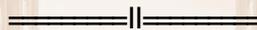
Miembros: Señores Representantes Ubaldo Aita, Felipe Carballo Da Costa, Ope Pasquet y Martín Sodano.

Denunciante: Señor Representante Alfonso Lereté.

Invitado: Señor Expresidente de la Administración de Ferrocarriles del Estado, Arquitecto Miguel Vaczy.

Secretario: Señor Pablo Poli.

Prosecretaria: Señora Sandra Pelayo



SEÑORA PRESIDENTA (Laura Burgoa).- Habiendo número, está abierta la reunión.

La Comisión agradece nuevamente la presencia del arquitecto en sala e invitamos a los señores diputados a formular las preguntas que quedaron pendientes, con las salvedades formuladas en reuniones anteriores.

SEÑOR REPRESENTANTE LERETÉ (Alfonso).- Agradezco al testigo por estar nuevamente en la Comisión para brindar información importante.

El tema de los camiones biviales y las desmalezadoras es uno de los puntos que tenemos en el orden del día para investigar. Me gustaría saber si el testigo puede profundizar con respecto al tema de las desmalezadoras.

Asimismo, uno de los asuntos que está bajo la lupa de esta Comisión es el tema del predio de Peñarol. Sabemos que el testigo no estaba allí cuando se procesó esa información, pero queremos saber si tiene algún detalle sobre ese tema.

En principio es eso.

SEÑOR VACZY (Miguel).- Buenos días a todos; es un placer estar nuevamente acá para poder responder sus consultas.

Respecto a la pregunta del diputado Lereté en referencia a las desmalezadoras y herbicidas -que son equipos que cumplen esa función-, y me imagino que también a los camiones biviales, voy a contar mi experiencia con estos vehículos.

Estos equipos llegaron en el año 2015, cuando entré a trabajar en el Directorio de AFE, acompañando al director de aquel momento, señor Lereté. Eran dos camiones biviales de la marca Renault y dos máquinas, dos aparatos, dos equipos que son desmalezadores y herbicidas a la misma vez; o sea, eran cuatro vehículos en total: dos camiones y dos desmalezadoras.

Llegaron por setiembre de 2015 al puerto de Montevideo y a los pocos días fueron presentados en Peñarol. Allí asistimos a verlos en funcionamiento con el director Lereté. Estaban presentes autoridades del Ministerio de Transporte y Obras Públicas. Recuerdo al entonces ministro Rossi y a algunas otras autoridades más de AFE. Esa fue la presentación de esos equipos.

Al poco tiempo entraron en lo que se llama "período de prueba" para su aceptación. Quiero aclarar que este tipo de equipos son para utilización de lo que se llama "gerencia de Vía y Obras", o sea que son equipos para mantenimiento de vías. Los camiones biviales permiten circular en carretera y tienen una serie de acondicionamientos que también permiten circular en vía férrea. Normalmente, llevan una grúa para movimiento de materiales de pequeño porte, ya sea pequeños rieles o durmientes, y también una caja para llevar esos mismos materiales y herramientas. En general, se utilizan para auxilio rápido.

Las desmalezadoras y herbicidas son equipos que -por su propio nombre queda claro-, solamente circulan. No son biviales; son equipos que solamente circulan sobre vía férrea y, por supuesto, echan productos químicos para matar las hierbas que crecen en vía férrea, fundamentalmente en el asentamiento de los durmientes, que se llama balasto. El crecimiento de la maleza contamina la vía férrea e impide, en un día de lluvia, el buen escurrimiento del agua y que esas vías queden anegadas.

Por supuesto, las desmalezadoras tienen unos brazos retráctiles e hidráulicos que se abren y van cortando todas las plantas que están a los costados, de forma tal que los

desagües que tiene la vía férrea no queden tapados por esas plantas y, en un día de lluvia, puedan escurrir bien las aguas. Esa es la función de esos equipos.

Yo normalmente estaba en contacto con el gerente, en aquel momento de Vía y Obras, ingeniero León. ¿Por qué? Porque él era quien los iba a utilizar. Me comentó, respecto a los camiones biviales Renault, que estaban teniendo varios problemas estructurales, que no estaba funcionando correctamente bien la parte de equipamiento ferroviario. En función de eso, a la empresa que los había suministrado, no se les había dado la recepción final de esos vehículos. Por lo tanto, había un dinero que estaba en garantía, que por supuesto no se iba a entregar, hasta que se solucionara.

Uno de los primeros problemas que me comentó el ingeniero León fue que cuando estos vehículos se montan en la vía férrea tienen unas estructuras que van adelante y atrás, que se llaman diplotis, que son las que contienen a las ruedas con pestaña, que sirven de guía en la vía férrea, porque la tracción sigue siendo con las ruedas neumáticas. Esas estructuras, que se llaman diplotis, tenían fatiga de material, o sea, no soportaron el peso del camión. Ahí había unos problemas de mal diseño en la ingeniería. Eso venía de la empresa que lo suministra de España, y estaban en tratativas para solucionarlo.

Incluso, creo que en algún momento llegó algún repuesto, pero no eran camiones que estuvieran dando resultados; no estaban funcionando correctamente sobre la vía férrea.

En el año 2017 ese tema no se trató más. Yo daba por supuesto que en algún momento eso se iba a solucionar, ya que después nos enteramos de que la empresa que los había suministrado había quebrado, había cerrado, o sea, ya no tenía más representación y no podía dar servicio de mantenimiento ni de solución a los problemas que esos camiones traían de fábrica, fundamentalmente.

El tiempo pasó. Acuérdense de que yo me retiro, con el director Lereté, en octubre del 2018. Ese tema ya no lo habíamos hablado más con el gerente de Infraestructura.

Yo asumo como presidente en el año 2020. En aquel momento -siempre digo lo mismo-, yo estaba en absoluta soledad. Tenía muchos problemas para resolver en ese momento que, por supuesto, no estaban escritos. En ningún momento a mí nadie me dijo en ningún informe: hay problemas con los camiones biviales, ni nada. ¿Saben cómo me entero de esta situación? Como tiene que hacer todo jerarca: no estar sentado en un escritorio leyendo papeles, no; tiene que salir a la vía férrea a recorrerla, a hablar con los funcionarios y ver cómo están las cosas.

Yo asumí el 26 de marzo del 2020, y un día sábado de mañana me levanto, casi no había personal en AFE, y me voy a Peñarol a recorrer todo Peñarol. Cuando empiezo a recorrer Peñarol y el estado de las instalaciones de Peñarol, empiezo a hablar con algunos funcionarios que estaban allí, empiezo a ver el material rodante que estaba estacionado, entro en los talleres generales de Peñarol, y ahí encuentro los dos camiones biviales parados. No sabía por qué estaban parados, porque yo ya no sabía más nada qué había pasado con esos camiones. Daba por entendido que si bien habían tenido problemas técnicos, en el período en que yo no estuve, que nos fuimos, esas cosas se podían haber solucionado. No; esos camiones estaban parados desde el 2016 dentro de talleres generales. Hacía cuatro años que estaban parados.

Después me entero de que hacía cuatro años también que esos camiones tenían patentes sin pagar; ni siquiera se les había pagado la patente. O sea, tenían una deuda de cuatro años de patente por un vehículo que nunca había salido a la calle. Así es como

me entero de la situación de esos camiones, que no funcionaban. Esos dos camiones estaban dentro de los talleres.

Sigo recorriendo y me encuentro con las dos desmalezadoras a la intemperie. Nuevamente consulto con gente de allí, y también, hacía unos años -no supieron cuántos- que estaban sin funcionar.

Después, con el personal de la gerencia de Material Rodante -creo que en aquel momento estaba el señor Carlos Martínez, si no me equivoco-, y me dice sí, que esas máquinas estaban sin andar. Me dijo que hacía unos años que estaban sin funcionar y que tenían problemas en el equipamiento electrónico, en el equipamiento hidráulico, etcétera. Todos habían sido suministrados por la empresa ITK, que ya no existía. Por ende, no había forma de reclamar.

Cuando uno ve esa situación, dice: "Yo no puedo estar de brazos cruzados", más siendo equipos nuevos y en los cuales se había invertido bastante dinero en su momento. Entonces, había que recuperarlos. Cuando asume el nuevo gerente general, una de las primeras tareas que le encomiando es la recuperación de esos cuatro vehículos: los dos camiones biviales y las dos desmalezadoras.

Los camiones biviales, además, debían pasar por doble aprobación: una aprobación de la Dirección Nacional de Transporte para poder circular sobre carretera y una aprobación de la Dirección de Transporte Ferroviario para poder circular en vía férrea. Todo eso implicó que se hiciera un análisis de la situación estructural de esos vehículos, se los rediseñara nuevamente y se les quitara peso que tenían extra por equipos que se les había puesto; se reformó el chasis, se achicó la caja y se reubicó la grúa. Al bajar el peso, estructuralmente quedaron bien para poder ser aprobados por la Dirección de Transporte.

Desde el punto de vista ferroviario funcionaban, pero siempre estaban dando problemas porque, claro, faltaban repuestos; no existía más la empresa. Más allá de eso, logramos hacerlos operar a principios de 2021: primero uno y después, el otro camión. Recibieron la aprobación de la Dirección Nacional de Transporte Ferroviario para circular en vía férrea en el momento en el cual nosotros los habíamos puesto en funcionamiento. Pero eran equipos que no funcionaban muy correctamente por falta de repuestos. Básicamente, su funcionamiento fue, más que nada, a nivel de pruebas. Nunca se les utilizó concretamente para mantenimiento porque si bien tenían aprobación ya que la reforma que se les había hecho del punto de vista técnico era correcta, en la práctica esos vehículos no daban buenos resultados. Eso fue lo que hicimos durante mi gestión con esos dos camiones.

Las desmalezadoras también tenían muchos problemas en su electrónica, en sus sistemas hidráulicos. También eran todos temas tecnológicos, y faltaban repuestos. Pero, bueno, se las trató de acondicionar con los materiales que teníamos acá y nuevamente las pusimos en funcionamiento. Eso es respecto a los vehículos biviales.

Quiero recordar un tema que para mí fue importante porque todo esto tiene que ver con cómo encontré el material rodante.

En uno de mis viajes al interior -a la línea Rivera- y, específicamente, a ver cómo estaba la vía en la obra del Focem I, me encuentro con una locomotora de la marca General Electric de la Serie 2000: la N° 2001. Había sido reconstruida hacía poco tiempo, no más de dos años, en el año 2018. El costo de reconstrucción, si no me equivoco, había rondado en US\$ 1 millón. Normalmente, las máquinas tienen una vida útil operativa de veinte o veinticinco años. Si se les hace una reconstrucción a nuevo, quedan operativas por, más o menos, veinticinco años más. Esta máquina había tenido una

reconstrucción -estaba nueva; había sido hasta repintada-, pero estaba abandonada. Estaba abandonada en una vía en el medio de la nada, en Durazno, en Ancap. Una de las cosas que no podía creer era cómo una máquina de ese porte, de ese valor y en ese estado estaba abandonada.

¿A quién pido explicaciones de la situación? A las gerencias comercial y de operaciones de SELF, Servicios Logísticos Ferroviarios, que es la dueña de esa locomotora. Me explicaron que había sido una decisión del directorio anterior, en el año 2019. Se les había avisado por parte de la empresa constructora GVC que se estaba levantando la vía entre Montevideo y Paso de los Toros y que tenían determinados plazos -¡estaban avisados!- para sacar la máquina de ahí, de donde estaba en Durazno, para traerla a Montevideo o dejarla en Paso de los Toros. Tenían que tomar una decisión porque, al levantar la vía, la máquina iba a quedar totalmente abandonada en el medio de la nada.

La decisión fue dejarla ahí, en Durazno. Cuando yo me encuentro con esa máquina ahí, digo: "No puede ser. Este equipo está acá, con el costo de reconstrucción que tuvo, sin poder utilizarse". Este tema preocupó bastante, porque es un equipo nuevo.

Hacia finales del 2020 logramos tener un contrato comercial con una empresa que transporta madera en rolos desde Paso del Cerro -cerca de Rivera- hasta Chamberlain. Ese negocio era importante para Servicios Logísticos Ferroviarios porque iba a aportarle cerca de unas 100.000 o 120.000 toneladas año de movimiento de carga. Ustedes se acuerdan que -se los comenté la vez anterior- era fundamental conseguir nuevos clientes para generar ingresos, entre otras cosas, para pagar cuentas y sueldos. Pero ¿qué pasaba? Teníamos el cliente, había una carga, pero no teníamos locomotora. ¡No había locomotora!

Ante esa situación, decidimos trasladar esa locomotora desde Durazno hasta Paso de los Toros. Más o menos eran unos 55 kilómetros y había que pasar por un puente. Fue un trabajo que llevó adelante el gerente general porque implicaba una logística importante. Es una locomotora que pesa 108 toneladas. Por supuesto, había que contratar camiones y chatas especiales. Había que desarmarla toda porque no podía ir entera ya que era un peso muy grande. Entonces, teníamos que conseguir permisos de la Dirección Nacional de Vialidad para que nos permitiera ir con la máquina desarmada en varias chatas. Después de desarmarla en Durazno, había que ubicarla en chatas, transportarla por carretera y volverla a rearmar en Paso de los Toros, para poder tener el equipo de tracción para ese nuevo comercio. Al final, se dio el permiso y logramos contratar a la empresa que se dedicó a eso. Le costó a Servicios Logísticos Ferroviarios un monto de US\$ 50.000 llevarla a Paso de los Toros. Nos pudimos haber ahorrado ese dinero si la decisión hubiera sido la correcta: nunca haber dejado esa locomotora en Durazno y haberla dejado estacionada directamente en los talleres de Paso de los Toros, porque ahí iba a estar protegida y, eventualmente, en el futuro, podía dar servicio de carga en el sector de la línea norte del país, que estaba arreglado porque estaba arreglado el Focem I.

En definitiva, quiero contar que nos encontramos con esas situaciones y esa fue la solución que les dimos mientras yo estuve como presidente en ese período.

SEÑOR REPRESENTANTE CARBALLO DA COSTA (Felipe).- Buen día al invitado y testigo. Responde a algunas de las preguntas y nos pasea de un año al otro: 2015, 2016, 2021, 2020. Por lo tanto, no solo responde, sino que responde lo que él entiende pertinente.

Entonces, la primera consulta es la siguiente. Nos contó sobre la presentación de esos equipos, de un evento que se hizo, inclusive, con la presencia del ministro, y nos habló del año 2016. ¿En calidad de qué usted participó ahí?

SEÑOR VACZY (Miguel).- Yo, en calidad de visita.

Acuérdense de que yo era asesor. Como ya expliqué, entre 2015 y 2018 yo fui asesor del director Lereté; mi función era solo asesorarlo a él.

Yo, ahí, estaba participando como uno de los tantos visitantes que estábamos viendo la presentación de los nuevos equipos; nada más.

SEÑOR REPRESENTANTE CARBALLO DA COSTA (Felipe).- O sea que, en realidad, era asesor o secretario del actual denunciante de esta Comisión Investigadora.

Entonces, a mí me surgen otras consultas.

¿En calidad de qué, usted, entre los años 2015 y 2018 inspeccionaba las obras de la torre de control?

SEÑOR VACZY (Miguel).- ...

SEÑOR REPRESENTANTE LERETÉ (Alfonso).- ¿Me permite, presidenta?

SEÑORA PRESIDENTA.- ¿Es por una interrupción, señor diputado?

SEÑOR REPRESENTANTE LERETÉ (Alfonso).- Sí, por una interrupción, presidenta.

SEÑORA PRESIDENTA.- Adelante, señor diputado.

SEÑOR REPRESENTANTE LERETÉ (Alfonso).- Señora presidenta: yo formulé todas las preguntas. Entonces, solicito el mismo trato porque, si no, yo me siento discriminado.

Pido que el diputado Carballo realice todas las preguntas, y acordes al tema que estamos tratando, que son los camiones biviales. Si quiere hablar de la torre de control, volvemos a tocar ese tema. Una vez más empiezo a notar que incurre en una conducta que se supone habíamos superado; lamentablemente, vuelve.

Además, esa risa socarrona realmente no es digna de un representante nacional y del respeto que nos tenemos que tener aquí adentro.

Por tanto, que cada uno asuma sus responsabilidades. Yo, cada vez que note algo voy a interrumpir.

Gracias, presidenta.

SEÑORA PRESIDENTA.- Diputado Carballo, solamente le hago una observación: de los temas que estamos tratando ahora -léase camiones biviales, desmalezadoras y el predio Peñarol- formule, por favor, todas las preguntas que entienda pertinentes. Después, si es su voluntad, porque quedaron preguntas pendientes, pasamos a los demás temas.

Gracias.

SEÑOR REPRESENTANTE CARBALLO DA COSTA (Felipe).- ¿Se acuerda, presidenta, cuando le pedí que leyera los integrantes de la Comisión?

SEÑORA PRESIDENTA.- Sí, diputado.

SEÑOR REPRESENTANTE CARBALLO DA COSTA (Felipe).- El denunciante no es integrante de esta Comisión. El denunciante no va a venir a faltar el respeto acá, en

esta reunión de Comisión, porque no es faltarme el respeto a mí, sino que es faltar el respeto a todos los integrantes de la Comisión.

Una cosa es tener la voluntad de que pueda hacer todas las consultas que quiera y otra, que nos indique cuál es la hoja de ruta que esta Comisión tiene que desarrollar.

Entonces, uno de los planteos es a los efectos de dejar claro el asunto. Vamos a volver a la torre de control, a lo que pasó, porque a mí me interesa sobremanera saber en calidad de qué el señor Vaczy inspeccionaba las obras. Creo que merecemos tener una respuesta de eso.

Ahora, voy a volver al tema de los camiones. Tengo varias preguntas; inclusive, algunas de ellas no fueron respondidas en la anterior visita.

Nos queda claro que Vaczy era secretario o asesor del actual diputado Lereté que, en aquel entonces, era director de la oposición en AFE. Entonces, es importante que quede constancia en la versión taquigráfica en calidad de qué el señor Vaczy participó en esa actividad del año 2015 o 2016; no recuerdo bien ahora la fecha que mencionó.

Seguramente, también nos puede informar en qué fecha se compraron los camiones biviales. Esta es la primera pregunta.

Paso a la segunda pregunta. Le pido a Vaczy que vaya tomando nota porque, después, la presidenta nos reclama celeridad en el tema.

La segunda pregunta es si tiene conocimiento de si esos camiones fueron comprados junto con las desmalezadoras y las fumigadoras.

Tercera pregunta: ¿los dos camiones no funcionaron o solo uno no funcionó?

¿Nos puede contar en qué consistió el desperfecto y cómo se solucionó?

A su vez, en su calidad de presidente de AFE y como hubo toda una transición con usted, queremos saber si el Directorio que usted integró tomó medidas para reparar los camiones.

¿Usted, como presidente de AFE, continuó acciones para hacer efectiva la garantía? Y, obviamente, ¿buscó alguna forma como para repararlos?

Lo de la matrícula me quedó claro. Usted dice que no tenían matrícula estos camiones. O sea que me veo en la obligación de volver a reiterarle la consulta: ¿esos camiones tenían matrícula o no?

A su vez, consulto si esos camiones tenían las autorizaciones del Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

En el desarrollo de su comentario usted dijo que hubo tratativas. ¿Qué tratativas se hicieron por el reclamo de los camiones?

Hay otra pregunta que no es menor, porque esto de alguna manera trata de justificar por qué nosotros dijimos lo que dijimos al comienzo: que pasa del año 2015 al 2021, al 2020 y vuelve al año 2016; que responde lo que le va pareciendo, más allá de las preguntas.

Como una de las cosas que usted dijo fue que en el año 2016 alguien le dijo que los camiones no funcionaban, obliga a hacerle esta pregunta: ¿quién le dijo que los camiones no funcionaban?

Esas serían nuestras consultas, presidenta.

Gracias.

SEÑORA PRESIDENTA.- Gracias a usted, diputado.

Cuando quiera, el testigo puede responder.

SEÑOR VACZY (Miguel).- Sí, presidenta. Estaba tomando nota de todas las consultas. Varias de ellas ya las respondí en su momento, cuando hice el relato, pero no tengo ningún problema en volver a contestarlas.

Cuando nosotros entramos en AFE, en el 2015, esos camiones ya habían sido comprados por una licitación. Por ende, yo no puedo decir que fue en el período en el que nosotros trabajamos. Por lo que tengo entendido, fue en el año 2014. Yo no estaba presente ese año. Lo que sí sé es que fueron comprados anteriormente a que nosotros entráramos a integrar el Directorio. Nosotros los vimos ya llegando a Montevideo, una vez que habían sido construidos.

Sí, fueron comprados juntos -por lo que tengo entendido- a la empresa ITK estos cuatro vehículos: los dos camiones biviales más las dos máquinas desmalezadoras.

Los desperfectos técnicos ya los había explicado en mi alocución anterior, pero vuelvo a responder.

Los desperfectos técnicos que tenían me los comentó el gerente de Vía y Obras, que era quien los iba a utilizar dentro de su gerencia. Él fue quien me dijo que había problemas técnicos en los camiones biviales referentes a su estructura, porque estaban diseñados con un sobrepeso muy grande lo cual hacía que se deformara el chasis. Por ende, había que sacarle peso y, además, como había dicho -creo que les comenté-, los diábolos, que son los portadores de las ruedas ferroviarias, habían tenido fatiga de material y uno de ellos se había roto; por ende, habían reclamado. Acuérdense de que hubo un proceso. Todo esto que les estoy comentando es en mi calidad de asesor del director Lereté. Y yo hablé directamente con el gerente de Vía y Obras sobre estos vehículos; solamente hablé con él, con el gerente de Vía y Obras, sobre estos vehículos. Básicamente, él me comentó los problemas que tenían con respecto a los camiones biviales, que daban muchos problemas y que no estaban funcionando bien, y que ellos estaban haciendo tratativas con ITK -en ese tiempo, estamos hablando del año 2016- para solucionar los temas

Posteriormente, yo ya no toco más esos temas con él; daba por entendido que estaban en proceso de resolución, no tenía sentido estar preguntando permanentemente.

Después, la garantía, que estaba dada por la empresa suministradora, se termina con la empresa que lo suministró, porque al no existir más, no había a quién reclamarle.

Respecto a lo de las matrículas, ¿cuándo me doy cuenta de esto? En el año 2020 me doy cuenta de que estos camiones tenían matrícula, pero se las habían puesto en 2016 y había una deuda de patente con la Intendencia de Montevideo que nunca se pagó.

Perdón; discúlpeme que estoy recordando las preguntas, que son varias.

Respecto a lo que comenta el señor diputado, yo no salto de un año al otro ni nada, lo que hago es una cronología de hechos relacionados a los años en los cuales yo tuve una función como asesor del director Lereté, en ese caso, asesor técnico ferroviario, y después, es obvio que tengo que contarles cómo los recibí en el año 2020 ya en el rol de presidente, y me parece que corresponde y es de buena fe contarles qué hice frente a ese problema. No es que estoy contando lo que a mí me parece; no, no: yo trato, desde mi honestidad intelectual, de relatar todo el proceso como lo vi, y cuando a una persona, a un profesional, le llega un problema, no se queda en el relato, en el problema, les

cuento que hice algo para solucionar ese problema. Por eso yo salto... No es que salto, cuento lo que vi en el 2015, cuento lo que vi en el 2016; después, en el 2017 y 2018 no tuve más contacto con ese tema y vuelvo a retomar el tema en el año 2020, y en el año 2020 me encuentro con ese problema y ahí es cuando les estoy contando qué acciones yo tomé para solucionar un problema. Acá se trata de que justamente vean que frente a un problema uno toma acciones.

Básicamente, creo que en líneas generales contesté todas las dudas que me habían consultado.

SEÑOR REPRESENTANTE AITA (Ubaldo).- Buenos días al testigo, al invitado.

Tengo dos o tres consultas, arquitecto Vaczy.

En primer lugar, usted manifiesta que los aparatos, la maquinaria no funcionó. Mi consulta es si en definitiva se terminó realizando la aceptación, si hubo un acto formal de aceptación.

La consulta siguiente es si se integró todo el precio de estas maquinarias.

Mi tercera pregunta respecto a esto tiene que ver con si existe en su conocimiento algún procedimiento para reclamar ante la situación de cierre de una empresa.

Otra consulta es si, en definitiva, la solución encontrada para los camiones biviales fue definitiva o si, por el contrario, solo resistió pruebas, creo que así usted lo denominó.

Por último, usted se refirió a la situación de una locomotora en el departamento de Durazno. Queríamos consultarle si existe alguna documentación respecto a la situación en la que fue encontrada esa locomotora, sobre los pasos que usted describió con posterioridad al conocimiento de esa situación y sobre alguna documentación respecto al negocio que usted mencionó, que sinceramente a mí no me quedó claro si fue como posibilidad o de alguna manera se efectivizó ese negocio de carga.

Muchas gracias.

SEÑOR VACZY (Miguel).- Paso a responder las consultas.

Los camiones biviales no se aceptaron. No hubo aceptación por parte de la Gerencia de Vía y Obras y, por lo tanto, hubo un monto de dinero en garantía, remanente, que no se terminó de pagar, que no se pagó, que estaba en el entorno de los US\$ 50.000. Ese dinero no se pagó. Cuando le hablo de US\$ 50.000 es una estimación, ese dato estrictamente se lo puede dar la Gerencia de Finanzas.

Yo no soy abogado y no tengo conocimiento de cómo reclamarle una garantía a una empresa que no existe; le soy muy sincero. Frente a no poder reclamarle a alguien concreto, hay que buscarle alguna solución.

SEÑOR REPRESENTANTE AITA (Ubaldo).- Con total honestidad hice la pregunta.

SEÑOR VACZY (Miguel).- ¡No, no! Y yo se la respondo con toda honestidad. Sé que lo hace con honestidad.

(Diálogos)

SEÑORA PRESIDENTA.- Evitemos las interrupciones. No puedo estar interrumpiendo a cada rato, pero las reglas las conocemos todos y de memoria. Por favor.

SEÑOR VACZY (Miguel).- No tomo para nada a mal su pregunta; sé que lo hace con buena intención y con honestidad. Simplemente le aclaro que al no ser abogado y por lo que consulté en Jurídica, no había forma de reclamar.

La solución que le buscamos a esos camiones fue definitiva porque se hizo una reingeniería de lo que era la distribución de pesos. Se les quitaron elementos que se les habían agregado. No quería cargar demasiado mi respuesta técnicamente, pero había un elemento que se llama tornamesa, que es como un plato que permite girar al vehículo, que le generaba un peso enorme, ¡enorme! Bueno, ese elemento se quitó, se hizo una reforma de la caja donde se llevan las herramientas, se reubicó la grúa y se hicieron algunos cambios, y estructuralmente el camión quedó estable; por ende, la solución técnica es definitiva, pero funcionó y sigue funcionando correctamente desde el punto de vista carretero porque en plaza se consiguen repuestos para camiones.

Desde el punto de vista ferroviario, estuvo en pruebas y funcionó. Por lo que tengo entendido, al día de hoy no está funcionando porque le están faltando a la parte propiamente ferroviaria algunos repuestos que justamente son repuestos específicos que proveía esa empresa que ya no existe y son los que no le permiten hoy operar, pero la solución técnica ferroviaria fue la correcta. Como todo vehículo, necesita repuestos, pero al no tener los repuestos ferroviarios es por eso que en la parte ferroviaria... En su momento los tenía y estaba operando; ahora no sé cómo está. Hoy no es mi responsabilidad, por eso, no puedo decirle cómo están esos camiones operativamente desde el punto de vista ferroviario, pero sí la solución fue la correcta desde el punto de vista técnico.

Respecto a la locomotora 2001 que estaba en Durazno, toda la información de la situación de la máquina, de la decisión de trasladarla, etcétera, se trataba en actas del directorio de la empresa. Todo eso, todo lo que es referente a la locomotora 2001 es un tema que no se trata en actas de AFE, sino que se trata en las reuniones de directorio y está en actas del directorio de Servicios Logísticos Ferroviarios. Y, por supuesto, no íbamos a mover una locomotora, con el costo que tenía, si no le íbamos a dar trabajo. Sí se concretó. En el momento en que firmamos el contrato con la empresa maderera, ahí fue que tuvimos la luz verde para poder mover la máquina. No movimos la locomotora hasta no haber firmado el contrato. Una vez que se firmó el contrato, trasladamos la locomotora en noviembre del año 2020, se hicieron reparaciones de algunos vagones paleros para el transporte de la madera y se empezó a efectivizar ese transporte de carga a partir de diciembre de ese mismo año. Un mes y medio después empezó a funcionar esa locomotora, empezó a trabajar y a producir ganancias para la empresa.

SEÑOR REPRESENTANTE AITA (Ubaldo).- Gracias por las respuestas. Tengo una repregunta. ¿Las modificaciones que se realizaron a los efectos de poder utilizar los camiones biviales, el hecho de haberle disminuido el peso, de alguna manera, le quitaron funciones a esa maquinaria? La consulta es si le quitaron funciones.

SEÑOR VACZY (Miguel).- No, presidenta, no le quitaron ningunas funciones. Seguían teniendo las mismas funciones; exactamente las mismas. La única funcionalidad era un tema pragmático.

El aparato que se llama tornamesa permite que el camión gire sobre su propio eje. Entonces, imagínese que usted está en la mitad del campo en la vía y quiere cambiar de dirección: ese aparato le permitía sobre su eje girar e ir en sentido contrario, porque acuérdesse que la cabina siempre debe ir adelante, no puede ir marcha atrás. Al quitarse ese aparato, sí, esa comodidad no la tenía el camión, pero era muy fácil resolverlo: en el primer paso nivel el camión se sale de la vía férrea, en el paso nivel maniobra, se vuelve a posicionar en sentido opuesto y gira. Ese tipo de solución es la que usan en la mayoría de los casos todos los vehículos biviales. Era raro ver un bivial con una tornamesa, porque los que estamos en esto sabemos bien que es un equipo muy pesado; no sé por qué se le puso, no se lo puedo responder, pero vino con eso.

Entonces, en sus funciones de trabajo no le bajó ninguna capacidad al camión; en su función de maniobrar en la vía le quitó esa comodidad de poder girar en cualquier lado, pero lo podía hacer siempre en cualquier paso nivel: se salía de la vía en el paso nivel, daba vuelta y se volvía a montar en el sentido opuesto en el paso nivel, y todos sabemos que acá en Uruguay hay un paso nivel por kilómetro. O sea que ese tema no era complicado de solucionar.

Esa es la respuesta.

SEÑOR REPRESENTANTE SODANO (Martín).- Primero que nada, quiero darle la bienvenida y desearle buenos días.

Tengo un par de consultas para hacerle, siendo usted arquitecto y escuchando las recomendaciones que le dio la Gerencia de Vía y Obras con el tema de los camiones biviales.

Ahora hablaba de la tornamesa, que fue uno de los instrumentos que se le sacó para quitarle el sobrepeso, que era lo que le generaba flexión al chasis, que era lo que hacía que se fatigara y se fisurara, según lo que expusieron acá anteriormente también las autoridades de AFE. Yo le quiero hacer una consulta. ¿Estos camiones biviales trabajan sobre las dos bandas o trabajan siempre sobre una banda? ¿No será que la tornamesa es una herramienta para poder cambiar de banda y trabajar del otro lado de la vía, o sea que las maniobras para poder trabajar están puestas del lado derecho o el lado izquierdo del camión? Esa es una de las preguntas que tengo.

Sobre el tema de repuestos y la empresa. Después de haber comprado los camiones, cuando ya empezaron a no ser funcionales, o cuando nunca funcionaron, o apenas llegaron y demás, ¿se le llegó a comprar a esa misma empresa algún tipo de repuesto? ¿Se hizo algún otro tipo de compra previo a que cierre esa empresa, antes de querer reclamar acá a Renault como garantía y demás?

Al ver también que el gerente de Vía y Obras apenas tiene los camiones ve que son camiones inviables, que son camiones que tienen muchos desperfectos, ¿algún ingeniero técnico o quien haya ido a comprar ese tipo de camiones no pudo notar, por su conocimiento, que la carga que tenía ese chasis por encima no estaba distribuida sobre los ejes que tiene el camión? Porque creo que el conocimiento de lo que es una grúa, de lo que es una tornamesa, de lo que es la parte de herramientas, de lo que es la parte de sala de máquinas, o sea, la parte de motor, la parte de propulsión, todo eso tiene un peso, y cuando nosotros trabajamos sobre un chasis, lo que hacemos es una transferencia de peso para equilibrar justamente, y más si tiene una longitud equis que es la que termina generando la flexión del chasis. A eso pregunto, sabiendo que hay determinada cantidad de toneladas o tantos kilos cargados en esa distancia entre ejes, ¿podía ser notorio que la calidad o la rigidez del mismo no fuera la adecuada? Porque estamos hablando de que no se llegaron a utilizar realmente, que no llegaron a cumplir el trabajo. Es lo mismo que yo le quiera vender una bicicleta con un motor de Ferrari: no sé a dónde va a ir a frenar. Para los que entendemos algo de fierros, y gracias a Dios, en ese sentido, puedo ser un ignorante mecánico, pero les puedo asegurar que no es difícil para quienes hemos trabajado como maquinistas y hemos trabajado en la parte de la industria metalúrgica darnos cuenta de lo que es justamente el tema de cargas, transferencia de pesos, distancias, cargas entre ejes y demás.

Esas son cosas que realmente me gustaría saber: si se volvió a comprar algo a la empresa y si algún ingeniero, algún asesor, cuando fue a comprar esa bicicleta con motor Ferrari, no podía notar realmente la herramienta que estaba comprando y las garantías que podían tener de la misma o si simplemente se terminó comprando algo que podría

llegar a cumplir la funcionalidad a una empresa que no tenía experiencia ninguna y capaz que hasta se podía sacar ventaja de lo que se estaba vendiendo y comprando. Esa es mi gran duda.

SEÑOR REPRESENTANTE CARBALLO DA COSTA (Felipe).- En el sentido de lo que estaba planteando el diputado Sodano hace un momento, quisiera saber si el señor Vaczy, que está desde el año 2015 en AFE, nos puede informar quiénes fueron a comprar esos camiones, porque evidentemente me imagino que tiene que existir un personal técnico que haya ido a comprar.

Entonces, ¿quién fue? ¿Fue algún gerente? ¿Fue el Directorio? ¿Algún ingeniero? Seguramente, usted recordará, ya que ha tenido ese tipo de conversaciones con el gerente de Vía y Obra. También estaría bueno que nos dijera quién es el gerente de Vía y Obra que le dijo que los camiones no funcionaban.

Ya aprovecho para dejarle planteadas dos preguntas más, que tienen que ver con esto que nos contaba hace un momento, en cuanto a las reformas de los vehículos. Querría preguntarle si estaban en plazo las garantías, y preguntarle si se reformaron los dos camiones.

Estas serían las consultas que tendríamos, señora presidenta.

SEÑOR REPRESENTANTE SODANO (Martín).- Voy a ir...

SEÑOR VACZY (Miguel).- Me estoy perdiendo; son demasiadas preguntas.

SEÑOR REPRESENTANTE SODANO (Martín).- Las mías son dos preguntitas que van a mano de las del diputado; nada más, para cerrar un poco.

En base a lo último que preguntó el legislador sobre el tema de la reforma, si todavía estaba en garantía o no estaba en garantía, creo que a mí ya me quedó claro que la garantía nunca existió. Ahora, sí estaría bueno saber qué hechos se generaron previo a tomar la primera medida con la reparación, modificación o reforma de los camiones biviales. Eso sí.

SEÑOR VACZY (Miguel).- No entiendo la pregunta.

SEÑOR REPRESENTANTE SODANO (Martín).- Bueno, repito la pregunta de otra manera.

Quisiera saber si previo a que el camión empezara a ser trabajado en taller hubo gestiones ante la garantía, que nunca respondió. Es un tema de tiempos, o si se fue empezando a actuar y después se habrá querido reclamar. Creo que en esa línea también iba el diputado Felipe Carballo.

Y sobre la pregunta que yo hice -pero ahí yo sé que usted no tiene nada que ver, porque empezó en 2015-, algo que sí creo estaría muy bueno para esta Comisión sería saber si aquí el invitado tiene conocimiento de quiénes fueron, justamente, los que tomaron la decisión o fueron a ver la compra que se hizo. En su momento se dijo acá, en Comisión, que fueron ingenieros funcionarios mismos de AFE. Me gustaría saber si se puede reconocer o si se sabe quiénes son esos funcionarios de AFE y con qué parte o con quién directamente trabajan, o son allegados, como para hacer ese tipo de gestiones también. Estaría bueno saber cómo fue la decisión. No creo que usted tenga la respuesta a eso, pero me gustaría dejarlo planteado en la Comisión también para invitar a las personas que fueron en su momento.

SEÑOR REPRESENTANTE LERETÉ (Alfonso).- No es una pregunta al testigo, pero siguiendo el relato de todos los diputados y las inquietudes, quiero dejar planteado -porque surge de toda la información que ha aportado el testigo y también de las

inquietudes- que habría que convocar para la próxima reunión a quien en su momento actuaba como gerente de Infraestructura, que es el ingeniero Carlos León, y también a quienes en su momento estaban en el Directorio de AFE: el expresidente Jorge Setelich y quien generó la transición, la expresidenta de AFE, Carmen Melo. Esos tres testigos, a la luz de todo lo que he escuchado, para mí son importantes. Puede surgir algún otro.

SEÑORA PRESIDENTA.- Se considerará oportunamente, señor diputado.

SEÑOR VACZY (Miguel).- Son varias las preguntas.

La primera es una duda que me surge. El concepto de banda, desde el punto de vista ferroviario, no sé qué es. No sé a qué se refiere con banda.

SEÑOR REPRESENTANTE SODANO (Martín).- La banda es el lado; si trabaja solamente del lado derecho o del lado izquierdo del camión, de qué lado trabaja o maniobra el vehículo.

SEÑOR REPRESENTANTE LERETÉ (Alfonso).- ¿Puedo aportar?

La faja de la vía; derecha o izquierda.

SEÑOR VACZY (Miguel).- Saquemos el término banda.

La faja de la vía es dónde está la infraestructura propiamente, que es la vía férrea más el sistema de desagües. La red uruguaya, de 1.500 kilómetros, tiene vía simple: no hay mano derecha ni mano izquierda. Se va por la misma vía. Por esa razón, normalmente, existe cambio de sentido o cruce de trenes en las estaciones. ¿Por qué? Porque entre las estaciones sí, cada estación tiene varias vías donde se pueden cruzar los trenes; entre esas estaciones hay una única vía: o se va para adelante en un sentido o se va para atrás en el otro sentido. Básicamente, era eso.

No tengo idea si la tornamesa -yo no estuve en esa licitación ni armé el pliego- fue pedida por AFE o fue posteriormente ofrecida por el fabricante. No lo sé. Lo que puedo explicar es que la tornamesa tiene la función de hacer girar el vehículo sobre su propio eje para no tener que ir a un paso a nivel y ahí salir de la vía y utilizar el paso a nivel para volver a montarse a la vía. No tiene más utilidad que esa. Por supuesto, es un elemento que genera un peso adicional.

En referencia a los ingenieros, sí, AFE tiene ingenieros, ingenieros mecánicos y demás; pero no es la función de un ingeniero mecánico de AFE hacer la ingeniería y el diseño de un vehículo ferroviario, así como tampoco lo es la de ningún ingeniero mecánico en Uruguay cuando se compran vehículos para una empresa. Cada empresa tiene su departamento de ingeniería, diseña sus equipos y ya tiene sus ingenieros propios, que son los que los suministran. Se da por entendido que hubo un equipo de personas que lo diseñó y que garantizó ese trabajo. Entonces, no veo necesario que un ingeniero propio esté revisando los estudios de diseño de una empresa que suministra, que había dado ese diseño.

Con respecto al período, todo vehículo ferroviario, toda instalación ferroviaria, así como una obra de arquitectura, tiene un período de prueba. No es como un auto común, que compro en el concesionario y me voy. No; tienen un período en el cual se lo prueba varias veces; se lo prueba en las distintas líneas; se prueba su funcionalidad; se lo prueba bajo distintas circunstancias climáticas, etcétera, etcétera. Ese período de prueba es en el cual aparecen siempre problemas. Es normal que aparezcan problemas. Los vehículos ferroviarios pueden dar problemas, y ahí es cuando el que suministra el vehículo da una garantía por ese vehículo y soluciona el problema que pueda tener. Hoy por hoy, los equipos nuevos que se han comprado también tienen una empresa a la cual

se les compró, y si tienen un problema, vienen los técnicos de esa empresa y lo solucionan.

Por lo tanto, por lo que yo hablaba con el ingeniero Carlos León, en ese período de esos meses en los cuales se probó, se encontraban problemas en el funcionamiento de los vehículos; se los reclamaba y, mientras existía la empresa, había un diálogo con la empresa. Yo no tengo idea -eso fue por el 2016- qué nivel de respuesta hubo, si respondieron cien por ciento en todos los reclamos o si algún reclamo no lo respondieron. Recuerdo bien que el primer problema que tuvo uno de esos camiones era lo que ya les comenté del diplori, que fue enviado uno nuevo, mientras existía la empresa, y se colocó. Los problemas en los camiones no fueron en uno; fueron en los dos camiones.

Repuestos. Es evidente -como en todo vehículo- que si la empresa que lo suministra deja de existir, deja de existir no solamente la garantía, sino el suministro de repuestos para el correcto funcionamiento de esos vehículos. Y eso es lo que se dio.

[Respecto a cómo se compraron, debo decir que fue antes de que nosotros asumiéramos los cargos. Eso fue en el año 2014; no tengo mayor información para darle, salvo que le cuente el proceso y cómo funciona, normalmente, la compra de equipos.

No se trata de una sola gerencia, sino de varias. En este caso, la que los iba a utilizar era la Gerencia de Vía y Obras; también estaba la Gerencia de Material Rodante -que es la que hace el mantenimiento- ; también estaba la Gerencia de Finanzas, Jurídica, etcétera. ¿Por qué? Porque todas esas gerencias integran lo que se llama Cadea, que es una comisión de asesoramiento de adjudicación de un contrato para una licitación. Entonces, se da un informe en conjunto cuando se va a adjudicar determinado equipo, obra, o lo que sea. Ahí intervienen varias gerencias. Mi contacto siempre fue, fundamentalmente, con el ingeniero Carlos León, porque él era el que utilizaba esos equipos.

Perdonen; estoy buscando en mis apuntes; si no me pierdo, porque fueron demasiadas preguntas.

Lo último que voy a responder es si se compraron repuestos. No tengo información sobre si se compraron repuestos en el proceso; estimo que no. Los vehículos eran nuevos y estaban en garantía. Por lo que tengo entendido, no se compraron repuestos para esos vehículos.

SEÑOR REPRESENTANTE SODANO (Martín).- Espero que el invitado no lo vaya a tomar a mal. ¿Usted es arquitecto, no?

SEÑOR VACZY (Miguel).- Sí.

SEÑOR REPRESENTANTE SODANO (Martín).- Muy bien. Como arquitecto, asesor y después presidente, creo que está bien que no pueda entender el concepto de banda que yo dije. Yo utilicé un término marítimo.

La pregunta que hice tenía que ver con la faja de vía y -como recién me explicaba el diputado Lereté- con la trocha, los durmientes y demás, según los términos que utilizan en la parte ferroviaria. Entiendo que usted es arquitecto, no es ingeniero ferroviario; o sea que es su única vocación. Puede tender a otro tipo de conceptos, cuando acá hablamos con otro tipo de terminología. Pero mi pregunta concreta es si la trocha del camión bivial estaría hacia el sur o hacia el norte, porque tenemos una vía única; no tenemos doble vía; tenemos un riel solo. La consulta directa que yo hacía es si los camiones biviales trabajaban solamente de un lado de la vía, de un lado del descanso, del lado derecho o izquierdo de la trocha, babor o...

SEÑOR VACZY (Miguel).- Ahora entiendo.

SEÑOR REPRESENTANTE SODANO (Martín).- Esa es mi consulta. Si se trata de un camión, yo pienso y razono que un vehículo, tipo mosquito, puede trabajar sobre sus dos bandas; no tiene por qué rotar. Si trabaja sobre un solo lateral tiene que tener una mesa de rotación para no hacer kilómetros de más a fin de dar vuelta y trabajar sobre el otro lado. Ese es el razonamiento que yo estaba queriendo generar con la pregunta que hice. Yo soy ignorante, pero creo que no era muy ignorante de mi parte hacer ese tipo de preguntas.

A la consulta que hice con respecto a los repuestos, como bien dijo, eran camiones nuevos. Creo que hubo una inversión equivalente a un número muy importante de vehículos que se iban a traer, que no existían en plaza. También creo que el asesoramiento jurídico de todo este esquema hace que sean los que se terminen comprando, porque hablamos de varias direcciones para hacer una compra. Usted dijo que es la Cadea la que logra hacer una compra. Yo digo, por poner un ejemplo, que con los camiones biviales la Cadea fue el peor fracaso que pudo tener AFE adentro, porque compraron dos tremendos dolores de cabeza para el Estado; fueron pérdidas económicas totales y de tiempo para AFE. O sea que todas las oficinas que trabajan ahí adentro, todas las personas que están involucradas, o los asesores, fallaron, porque no podríamos haber comprado estos dos camiones biviales a una empresa que no tenía experiencia ninguna. No llegaron a funcionar y lo único que hicimos fue gastar la plata de la gente; tirarla. Tenemos camiones o carretillas que andan en la vía o no andan en la vía, modificando y transformando todo.

Es como dije: voy a comprar un Ferrari, le voy a sacar el motor y le voy a poner un caballo adentro, porque tiene un pony en el espolón. Para mí, no tiene lógica. Estamos hablando de plata del Estado; es plata de la gente; fondos públicos.

Estamos viendo una administración, desde el principio al final -a partir de una denuncia que estamos atando en cinco o seis puntos-, sobre la que no sabemos lo que tenemos, ni dónde estamos parados ni cuántos metros cúbicos. No tenemos idea de nada. Se va la plata por un lado; viene por el otro. La verdad es que, como legislador, duele ver todo esto.

Sinceramente, esto no es contra usted; es contra la gestión que se ha venido desarrollando a lo largo del tiempo, que destruyó una institución como AFE. Estamos a tres cuadras de la Estación Central -patrimonio histórico- que está totalmente destruida, para nada. Esas cosas duelen. Y son cosas para mis hijos y mis nietos también, como para los suyos y los de los demás. Esas son las cosas por las que, como legislador, tengo que velar.

Mi pregunta iba por ese lado y no quería quedar como un ignorante por utilizar el término "banda". Yo soy maquinista y trabajaba mucho en el rubro marítimo y los conceptos quedan pegados: babor, estribor, proa, popa. Sé que no son los mismos en el rubro ferroviario. Pido disculpas por utilizar esos términos en este caso.

SEÑORA PRESIDENTA.- Me siento obligada a hacer una consideración.

No es momento de hacer consideraciones políticas, diputado. Ya tendremos esa instancia. Al testigo, al invitado, se le deben hacer solamente las preguntas que correspondan y en la forma lo más concreta posible.

Hago esta observación para ser justa con todos los integrantes de la Comisión.

Antes de que responda el invitado, le damos la palabra a los diputados Aita y Carballo.

SEÑOR REPRESENTANTE AITA (Ubaldo).- Estas consultas van surgiendo del intercambio.

En primer lugar, ¿recuerda usted quiénes fueron -del personal de AFE- los que produjeron los informes técnicos con respecto al proceso de compra de estas maquinarias? A la vez, la consulta es si estos técnicos que asesoraron en el proceso de compra de la maquinaria -no solamente me refiero a la compra de los camiones biviales, sino también a las desmalezadoras-, están actualmente en el cuadro o en la plantilla de funcionarios de AFE.

SEÑOR REPRESENTANTE CARBALLO DA COSTA (Felipe).- Voy a hacer una consulta que ya habíamos formulado hoy, pero no tuvimos respuesta, y es si se reformaron los dos camiones. Bien puntual.

SEÑOR VACZY (Miguel).- Respecto al término "banda", le pido disculpas; ahora me quedó claro el concepto.

Los vehículos biviales básicamente tienen un brazo grúa que permite trabajar en ambos lados de la faja de vía, o sea, de la trocha. Como todo camión, tienen una sola cabina. Entonces, la forma más pragmática de darlos vuelta, en una infraestructura, es en el paso a nivel. Permiten trabajar, perfectamente, a ambos lados, sin ninguna clase de problemas. Por eso no necesitaban darse vuelta. Entendí su consulta. Usted me preguntaba si era necesario tener ese aparato para poder girar, para que le permitiera trabajar. No; no era necesario. Justamente, por eso no perdieron su capacidad de trabajo, porque el brazo que tiene permite que se mueva para ambos lados -el término que usted utiliza es banda- del costado del vehículo; o sea, a ambos lados de la faja de vía puede trabajar perfectamente. La tornamesa era para darlo vuelta nada más, pero eso se soluciona en un paso a nivel.

Respecto a mi formación, más allá de que soy arquitecto, yo me he formado en temas ferroviarios. A veces -lo cuento solo como anécdota- la gente asocia el ferrocarril al ingeniero, pero a nivel mundial no solamente los ingenieros se especializan en temas ferroviarios; los arquitectos también. Por eso, cuando me presenté aquí, en la Comisión, conté que en mi formación en el área ferroviaria había realizado dos posgrados: uno en la Universidad Politécnica de Madrid y el otro en la Universidad De Castilla La Mancha, justamente, en temas específicamente del sector ferroviario, lo cual hace que conozca bastante de estos temas.

Por supuesto, no entro en temas tan específicos como los que puede manejar un ingeniero mecánico, pero sí tengo conocimiento de todos los temas que involucran el área ferroviaria.

Con respecto a su consulta, es lógico lo que usted plantea; yo estoy de acuerdo con usted en que cuando uno compra vehículos -más en el mundo ferroviario- se debe incluir un lote de repuestos. Eso es absolutamente lógico, pero yo no puedo darle información sobre eso porque no la conozco; no sé si se compraron repuestos para esos camiones. Nosotros, cuando hicimos la reforma de ellos, no había repuestos.

Eso me lleva a contestarle al diputado que sí, que fueron reformados los dos camiones.

Respecto a todo lo que fue el proceso anterior al que estuve yo, que tuvo que ver con el armado del pliego de la licitación -en el que participan varias gerencias- o con posibles informes técnicos, no tengo información para darles; no sé en qué forma se adjudicó porque no estaba presente. Yo no vi el expediente, o no lo recuerdo de aquella época; si sé que fue en el año 2014

Acuérdense que los vehículos ferroviarios se adjudican -normalmente-, y llevan un tiempo de construcción. Los vehículos ferroviarios son como si fueran una especie de traje a medida, normalmente. ¿Por qué? Porque se hacen con las especificaciones técnicas del tipo de vía donde van a trabajar, o el clima del país, que influye bastante. Entonces, nunca usted va a tener un stock de vehículos ferroviarios; normalmente, eso no pasa. Por ende, una vez que se adjudican, tienen un proceso de construcción, que puede llevar uno o más años. Si usted comprara 4, 5 o 6 locomotoras podrían entregarse en 3 o 4 años, porque tienen un proceso de ingeniería, de diseño; se hace un prototipo, una puesta en marcha, su homologación, etcétera; eso lleva un tiempo, y yo no estaba en esa etapa.

SEÑORA PRESIDENTA.- Creo que quedó pendiente la consulta del diputado Aita, con respecto a quiénes acudieron o dieron su visto bueno para hacer la compra; quiénes son y si siguen perteneciendo a AFE en este momento.

SEÑOR VACZY (Miguel).- Perdón; discúlpenme.

El ingeniero Carlos León está jubilado. Los otros integrantes de Finanzas y de Jurídica creo que no están más en AFE. La contadora de Finanzas de aquel momento creo que está jubilada; el ingeniero gerente de Material Rodante fue trasladado a otra empresa del Estado y tampoco está en AFE. Creo que, prácticamente -debo decir que estoy solo recordando-, hoy en día ninguna de las personas que estuvo en esa licitación, participando en esa Comisión de Adjudicaciones, está en AFE en este momento.

SEÑOR REPRESENTANTE LERETÉ (Alfonso).- A la luz de todo lo que hemos escuchado, hay dos preguntitas que son de rigor.

La primera es: usted, con su experiencia ferroviaria, ¿cómo evalúa lo vinculado con la inclusión, en los dos camiones biviales, de determinados dispositivos que en comparación con otras empresas que son reconocidas en el mercado no lo incluyeron? Es decir, ¿cómo evalúa usted, desde su función como especialista ferroviario, esa decisión que en su momento se tomó?

Lo segundo, en cuanto a la definición del tema, sabemos que las decisiones tomadas por Comisión de Adjudicaciones, que es la Cadea, tienen que ser después refrendadas por el Directorio; quisiera saber, si a usted le llegara algo de esta naturaleza, ¿cuál sería su posicionamiento?

Gracias, presidenta.

SEÑOR REPRESENTANTE SODANO (Martín).- En base a lo que decía el diputado Lereté, quiero saber si hay conocimiento, si se cuenta con el expediente de compra de la maquinaria, en especial donde está el informe, justamente, de la Cadea. Es algo que me interesaría que la Comisión pudiera llegar a tener...

SEÑORA PRESIDENTA.- Perdóneme que lo interrumpa, diputado, pero me acota la Secretaría que está en el *pendrive* que fue entregado la semana anterior.

SEÑOR REPRESENTANTE SODANO (Martín).- Excelente.

Para cerrar, solo quisiera hacer alguna consideración sobre -el tema apunta a eso- la mala gestión que está reflejada en la compra de estos camiones; me parece que no se merece otro término, porque es una mala gestión administrativa.

Lógicamente, sé que no es un parque automotriz y que en el tema ferroviario, normalmente, se va comprando a demanda. Le puedo asegurar que en la parte marítima, los barcos de factoría y demás barcos también se compran a necesidad, cuando hay un barco que hay que cambiar. Los permisos de pesca, y demás, también son únicos; no

cualquier barco puede usar la funcionalidad para todo. Cada uno tiene su funcionalidad, y se compran con diferentes especificaciones: sala de máquinas, tipo de potencia, distribución, cargas, si tiene planta frigorífica a freón o a amoníaco, si es a fuel oil, a gasoil, o si son eléctricos. Lógicamente, como lo marítimo, lo ferroviario también se compra a demanda y necesidad, acorde a lo que estaría pidiendo Uruguay.

La consulta es con respecto a la empresa a la que se le compraron los camiones: ¿cuál era realmente su experiencia y su *expertise* con este tipo de camiones biviales que se le compraron, como para ser una empresa garante para que el Uruguay le comprara los vehículos a ella?

SEÑOR REPRESENTANTE CARBALLO DA COSTA (Felipe).- Simplemente, quiero dejar una constancia.

Me parece que las preguntas de rigor -dijera el diputado Lereté-, no corresponden, porque, en realidad, digamos, son consultas que se hacen al invitado como perito y no como testigo. Si quiere tener algún tipo de asesoramiento, en fin, puede apelar a otro lugar.

En realidad, a nosotros lo que nos interesa es, justamente, su conocimiento o la documentación que pueda aportar sobre lo que ha sido el transcurso desde 2015 hasta 2020, que es lo que tenemos la responsabilidad de investigar.

Después, cada uno de los que estamos acá tenemos nuestros asesores técnicos si queremos hacer las consultas correspondientes, pero tampoco tenemos por qué estar escuchando respuestas a preguntas que son más que técnicas, o que apuntan fundamentalmente a eso para que haya un desarrollo del tema, apartándonos del objetivo de esta Comisión.

Nada más, presidenta.

SEÑOR REPRESENTANTE PASQUET (Ope).- Quiero señalar, señora presidente, que el señor diputado Carballo introduce un elemento bien interesante y es tratar a quienes comparecen ante la Comisión como testigos que declaran acerca de lo que conocen, de lo que saben, no de lo que opinan, no como peritos, sino como personas que vieron, escucharon, leyeron, conocen directamente aquellos hechos sobre los que se les interroga. Creo que esa es, precisamente, la definición del testigo, y me parece muy útil para tomar como referencia, que no hemos de preguntar a quienes aquí comparezcan lo que piensan, lo que opinan, lo que escucharon y lo que les pueden haber dicho otros sobre otra cosa, sino lo que directamente conocen a través de sus propios medios de percepción. Creo que es un criterio bien útil para aplicar en esta Comisión que, digo, no es otra cosa que lo que se aplica en los procesos jurisdiccionales, naturalmente, ¿no?, pero nos sirve como guía para evitar dispersiones.

Muchas gracias.

SEÑOR REPRESENTANTE CARBALLO DA COSTA (Felipe).- A los efectos de lo que planteaba el diputado Pasquet hace un momento, hay algunas consultas que van para conocer cuál es la fuente; es decir, cómo el señor Vaczy, en este caso, toma conocimiento de determinadas afirmaciones, en esta Comisión, para nosotros, es importante, porque ya nos tiró el nombre de Carlos León, ¿no? Seguramente alguno de los integrantes dirá: "Bueno, quizás habría que convocarlo", o no, de la misma manera que en nuestro caso estamos pensando en los integrantes del Directorio, en el director de la oposición en el período entre 2015 y 2018, y en que el exdirector de AFE, Lereté, venga a esta comisión en la calidad en la cual hoy está Vaczy. Ahí tendríamos también muchas cosas para preguntar de las que pasaron desde el año 2015 hasta el año 2020.

Llegará el momento en que hagamos el planteo formalmente a los efectos de convocar a quien fuera director en su momento, para hablar de todos estos temas.

SEÑORA PRESIDENTA.- Teniendo en cuenta lo conversado y con el propósito de redondear simplemente su intervención, le agradezco una vez más y le solicitamos que conteste en virtud de lo que usted puede conocer en su carácter de asesor, primero, y de presidente, después; no dé opiniones que no correspondan.

SEÑOR VACZY (Miguel).- Simplemente, voy a hablar desde el punto de vista técnico.

Los vehículos biviales normalmente son vehículos comerciales que son adaptados para el funcionamiento en vía férrea. Yo puedo tomar cualquier camioneta o camión del mercado y le puedo hacer un estudio de ingeniería que se basa, fundamentalmente, en la distribución de los pesos de los equipos que haya que colocarle encima y los accesorios ferroviarios que haya que poner para que me permita circular. Eso es, básicamente, lo que puedo responder técnicamente con respecto a este equipo que me consultó Lereté, que es la tornamesa. La tornamesa, simplemente, tiene la función de hacerlo girar sobre su eje. Es un tema personal; puedo optar o no por él, pero en principio no es necesario porque Uruguay cuenta con tantos pasos a nivel que se podría haber, incluso, no incluido; no sé cómo fue que se colocó ese aparato y por qué. ¿Por qué? Porque Uruguay teniendo tanto paso a nivel no es necesario que gire un camión sobre su eje; solamente da vuelta en el paso a nivel. Por eso vuelvo al concepto: la tornamesa sí se usa. Imagínense una vía férrea en donde no hay pasos a nivel por equis razones, porque tiene una geografía, un diseño determinado y, quizás, ahí pueda justificarse más. Entonces, los equipos ferroviarios se adaptan al tipo de línea en la cual van a trabajar, al país, al clima, etcétera. Por lo tanto, mi respuesta en este caso es que para eso está el pliego. El pliego lo define la empresa y la empresa es la que define las necesidades de lo que quiere. Toda la información que ustedes necesiten en referencia a cómo se armó el pliego, a cómo se adjudicó o a quiénes estuvieron presentes no la puedo dar porque no soy testigo en eso; eso fue en el año 2014 y está la información en las actas de Directorio correspondientes.

En referencia a la empresa ITK mi conocimiento fue el que me transmitió el ingeniero de León, que me dijo que era una empresa que tenía experiencia en fabricar vehículos como desmalezadoras, pero no le conocían experiencia en fabricación de vehículos biviales. Nada más que eso fue lo que comentó. No puedo opinar más sobre el tema, porque no tengo información.

SEÑORA PRESIDENTA.- ¿Alguna consulta que haya quedado pendiente?

Bueno, si no hay consultas, estaríamos despidiendo al testigo.

Señores legisladores...

SEÑOR REPRESENTANTE CARBALLO DA COSTA (Felipe).- Solo tengo una pregunta antes de que se retire el señor Vaczy. ¿En calidad de qué fue a hacer los controles en la torre de control?

Esa es la única pregunta que tengo.

SEÑOR VACZY (Miguel).- Señora presidenta: eso ya lo había comentado en mi alocución anterior la semana pasada, pero no tengo problema en comentarlo.

Yo fui como observador a la obra; yo no hacía -acuérdesse- la dirección de obra; solamente iba como observador, viendo el desarrollo de la misma en función de mis conocimientos como arquitecto y, por supuesto, como asesor del director Lereté. Como

ustedes lo saben, al estar en la oposición nuestra función fundamental no era una función ejecutiva, de tomar decisiones, sino que era una función de contralor. Y de un contralor -con Lereté siempre decimos lo mismo- que sea positivo en el sentido de que si encontramos algo que nosotros entendemos que no es lo correcto damos nuestra opinión. En función de eso, mi visita a la obra de la sala de control de la AUV fue con esa posición, es decir, solamente como observador del desarrollo de la obra.

SEÑORA PRESIDENTA.- Si no hay más preguntas, agradecemos nuevamente la disposición del testigo y ya queda liberado.

SEÑOR VACZY (Miguel).- Muchas gracias a todos.

(Se retira de sala el expresidente de la Administración de Ferrocarriles del Estado, arquitecto Miguel Vaczy)

SEÑORA PRESIDENTA.- No se retiren, por favor, así votamos algunas cosas.

SEÑOR REPRESENTANTE LERETÉ (Alfonso).- Quiero aportar los nombres de los testigos para las próximas sesiones

Voy a reiterar los que ya dije anteriormente: el expresidente de AFE, Jorge Setelich; la expresidenta de AFE, Carmen Melo, y el exgerente de infraestructura de AFE, ingeniero Carlos León. A ellos quiero sumar: el exgerente general, el exsecretario general de AFE y el exgerente general de SELF, Fernando Valls; al secretario general de la Unión Ferroviaria, Mariano Pouso, y al exgerente general de AFE del período que estamos investigando, Américo Fernández. En principio, serían esos.

(Se suspende la toma de la versión taquigráfica)

SEÑORA PRESIDENTA.- Vamos a plantear la moción para votarla, simplemente, y dar por finalizada la reunión, en el entendido de que el diputado Aita y el diputado Carballo, una vez realizadas las consultas respecto a las citaciones que solicitó el diputado Lereté, van a ofrecer el posicionamiento del Frente Amplio y el suyo, a través de Secretaría, para el martes 4 de junio como fecha límite.

SEÑOR REPRESENTANTE SODANO (Martín).- Quiero hacer recordar a esta Comisión que cuando se discutió su creación en el plenario, el Frente Amplio propuso que la fecha a estudio fuera desde el año ochenta y algo -si mal no recuerdo, creo que hablaban del 85 o 87, por ahí-, y yo propuse la fecha del 2000 en adelante. Acá estamos pidiendo ir cuatro o cinco años para atrás, por lo que no deberíamos tener muchas diferencias, según lo planteado en el plenario en su momento, respecto a la investigación.

SEÑORA PRESIDENTA.- Claro, pero el plenario votó investigar el período 2014-2020. Lo que se discutió acá no fue lo votado. Lo que nosotros tenemos que investigar es el período 2014- 2020.

SEÑOR REPRESENTANTE SODANO (Martín).- Coincido totalmente con usted, señora presidenta.

Simplemente, quiero que conste en la versión taquigráfica que se está pidiendo tiempo para responder políticamente sobre un pedido del legislador Lereté, en cuanto a investigar desde el año 2010 al 2014. Es extender un poco el plazo; el Frente Amplio estaba de acuerdo con este posicionamiento, pero está diciendo que lo va a decidir como bancada.

Lo que digo es que, acorde a lo que tanto el Frente Amplio como Cabildo Abierto planteamos en el plenario en su momento, que era la extensión del período, no podríamos tener mucha diferencia con lo que solicita el denunciante. Creo que va de la mano con lo que nosotros pedíamos en su momento.

SEÑOR REPRESENTANTE PASQUET (Ope).- Permítame, señora presidenta.

Retomo lo que usted dijo hace un momento, que es, simplemente, lo que es la resolución de la Cámara: es 2014- 2020. Podemos invitar al señor Setelich o a cualquier otra persona que también haya actuado en otro momento, pero las preguntas que aquí se le hagan son solo por el período 2014- 2020. Lo que haya hecho o dejado de hacer el señor Setelich en el 2013 no concierne a esta Comisión. Es desde el 2014 al 2020; ese es el mandato de la Cámara.

SEÑOR REPRESENTANTE LERETÉ (Alfonso).- Yo ahora entendí realmente el planteo del Frente Amplio; no lo lograba comprender, debo ser sincero.

Voy a repasar los testigos que presenté. Mariano Pouso, de la Unión Ferroviaria, básicamente por el tema que estamos investigando, 2014- 2020, porque él integró en ese momento el gremio de la Unión Ferroviaria -lo sigue haciendo- y tuvo participación gremial en este tema; por tanto, está dentro del período a investigar. Fernando Valls, porque fue secretario general de AFE, gerente de AFE y gerente de SELF en el período que estamos investigando; por eso lo estoy convocando, si no, no tendría sentido. Américo Fernández, porque fue el primer gerente del último gobierno del Frente Amplio: 2015 y un pedacito del 2016; por eso lo estoy convocando. Al ingeniero Carlos León -al que se aludió acá- también lo presentamos por estos temas y por este período. Y a Carmen Melo, porque fue la presidenta de AFE en el proceso intermedio, antes de que asumiera el presidente Wilfredo Rodríguez. La única duda que tengo es sobre Jorge Setelich -la única- ; después, el resto está todo acorde. Pero me sumo al criterio de Ope Pasquet en el entendido de que se va a consultar sobre ese tema porque el expediente nació en la época anterior.

Quería hacer esta salvedad porque, en definitiva, si no, parece que estoy convocando a testigos de otros años y de otros temas. No; son del período que estamos investigando: 2014- 2020; que quede clarísimo.

SEÑOR REPRESENTANTE CARBALLO DA COSTA (Felipe).- A los efectos de aclarar, porque por un lado hablamos una cosa fuera de actas, pero después en la versión taquigráfica estamos dejando constancia de otra cosa. Nosotros recibimos un planteamiento o una propuesta de convocatoria para la próxima reunión de la Comisión y anunciamos nuestra idea de convocar, en calidad de testigo, a quien en aquel entonces integrara el Directorio de AFE, en el período que estamos investigando, en representación de la oposición. También dijimos que frente a la propuesta que hemos recibido vamos a informar a nuestra bancada y nos comprometimos -porque hay cosas que todavía no hemos conversado claramente- a traer algunos de estos nombres para la semana que viene, inclusive con este anuncio que yo hice hace un momento. Obviamente que son decisiones políticas las que tenemos que ir tomando.

Esto es a los efectos de dejar en claro cuál es nuestra postura en relación al tema.

Ahora, si la Comisión quiere avanzar en esa dirección para hacer las convocatorias -más allá de que al diputado Lereté le surjan dudas específicamente por el exdirector y expresidente de AFE, Setelich; me parece que es correcto lo que plantea en esa dirección-, nosotros estamos dispuestos a que avance. Nosotros no estamos diciendo: "Bueno, espérennos hasta la semana que viene para ver qué es lo que nosotros vamos a decidir en relación al tema". Acá, el planteo es: si la Comisión quiere avanzar, que avance en las convocatorias. En lo que nosotros no estamos en condiciones de avanzar es en la convocatoria que va a hacer el Frente Amplio a esta Comisión, es decir, en la presentación de los nombres de todas las personas que queremos convocar. ¿Por qué? Porque todavía estamos recibiendo información. En el día de hoy recibimos la segunda

parte de la información que nosotros le pedimos hace unas cuantas semanas a AFE. Entonces, todavía estamos procesando esa información. Incluso, también nos estamos enterando de otras cosas que vienen sucediendo -quizá afuera de este ámbito- vinculadas directamente con quienes llevaron adelante la denuncia sobre el tema de las irregularidades o supuestas irregularidades que son motivo del trabajo que tiene esta Comisión.

Bueno, esas son algunas cosas nuevas que se van incorporando y que seguramente vamos a estar analizando. Por eso es que nosotros decimos que la semana que viene estaremos en condiciones de informarles a qué gente queremos que se convoque a esta Comisión. Pero eso no significa para nada que le estemos diciendo a la Comisión que no avance en relación a las convocatorias.

SEÑORA PRESIDENTA.- Entonces, vamos a modificar la moción porque, sin duda, hubo un error de interpretación que en su momento tampoco fue aclarado.

Así que vamos a poner a consideración la citación para el martes 11 de junio no sé si de la totalidad de lo planteado por el diputado Lereté, teniendo en cuenta la extensión de cada interrogatorio. Capaz que el propio diputado quisiera seleccionar...

SEÑOR REPRESENTANTE LERETÉ (Alfonso).- ¿Me permite, presidenta? Simplemente, para ayudarla, porque no es fácil estar en ese lugar; yo ya estuve ahí.

Yo habilitaría a los seis y que Secretaría, acorde a las confirmaciones, vaya armando el cronograma. Porque si dicen: "Vamos por estos tres", y fallan los tres, nos quedamos sin testigos. Entonces, que los seis estén habilitados y que, acorde a la confirmación, vayan armando el cronograma.

SEÑORA PRESIDENTA.- Entonces, vamos a poner a votación que Secretaría cite para el martes 11 de junio a Jorge Setelich...

SEÑOR REPRESENTANTE LERETÉ (Alfonso).- No, ese nombre déjelo aparte.

SEÑORA PRESIDENTA.- Bueno. Entonces, serían -corríjame, señor diputado, por favor- Carmen Melo, Carlos León, Fernando Valls, Mariano Pouso y Américo Fernández. La citación es para el martes 11 de junio, a la hora 10.

Y agregamos, de todas formas, el envío de la lista de testigos, si quieren, que el Frente Amplio va a conversar con su bancada.

Se va a votar.

(Se vota)

—Cinco por la afirmativa: AFIRMATIVA. Unanimidad.

Se levanta la reunión.

≠