



PARLAMENTO

DEL URUGUAY

CÁMARA DE REPRESENTANTES

Secretaría

XLIX Legislatura

**DEPARTAMENTO
PROCESADORA DE DOCUMENTOS**

Nº 1828 de 2024

Carpeta Nº 4232 de 2024

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

SEÑOR GERENTE DE COMUNICACIONES DE LA ADMINISTRACIÓN DE
FERROCARRILES DEL ESTADO, INGENIERO LEONARDO MARTÍNEZ

SEÑOR EXGERENTE GENERAL DE LA ADMINISTRACIÓN DE
FERROCARRILES DEL ESTADO, INGENIERO FERNANDO SILVEIRA

Versión taquigráfica de la reunión realizada
el día 18 de junio de 2024

(Sin corregir)

Preside: Señora Representante Laura Burgoa.

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

Denunciante: Señor Representante Alfonso Lereté.

Invitados: Señor Gerente de Comunicaciones de la Administración de Ferrocarriles del Estado, ingeniero Leonardo Martínez.
Señor ex Gerente General de la Administración de Ferrocarriles del Estado, ingeniero Fernando Silveira.

Secretario: Señor Pablo Poli.

Prosecretaria: Señora Sandra Pelayo.

=====

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

Hay una moción de suspender la reunión del martes 25, convocar la próxima para el martes 2 de julio a la hora 10, liberar al ingeniero Carlos León en virtud de que los representantes del Frente Amplio deben retirarse a la hora 12 y esperar la solicitud de una nueva convocatoria.

Se va a votar.

(Se vota)

—Cuatro por la afirmativa: AFIRMATIVA. Unanimidad.

(Ingresa a sala el gerente de Comunicaciones de la Administración de Ferrocarriles del Estado, ingeniero Leonardo Martínez)

—Buenos días. Le agradecemos mucho su presencia.

A continuación, los legisladores harán las preguntas pertinentes.

SEÑOR REPRESENTANTE CARBALLO DA COSTA (Felipe).- Creo que es mejor que primero se presente.

SEÑOR MARTÍNEZ (Leonardo).- Trabajo en AFE desde el año 2014. Ejercicio el rol de gerente de Comunicaciones y Señales.

Me recibí de ingeniero electricista en la Universidad de la República en el año 2007, y antes de ingresar a AFE había trabajado en proyectos de energía, distribución de energía, automatismos industriales y automatismos de energía.

Me gusta creer o me gusta pensar que mi especialidad son los proyectos y los automatismos, ahora automatismos ferroviarios.

SEÑOR REPRESENTANTE AITA (Ubaldo).- Buenos días. Agradecemos que esté aquí, colaborando con el trabajo de esta Comisión.

Usted acaba de plantear que se especializa en automatismos, por lo cual entiendo - no está frente a un conocedor profundo de la temática ferroviaria- que su trabajo en AFE tenía que ver con el sistema AUV.

SEÑOR MARTÍNEZ (Leonardo).- Sí; originalmente la Gerencia nuestra se encargaba de las instalaciones eléctricas, las instalaciones de los sistemas de barreras, fonoluminosas, todo lo que son sistemas de seguridad para el ferrocarril en cuanto a los cruces peatonales. También hacíamos la parte de radiocomunicaciones. Teníamos un taller de electrónica donde, en el pasado, se hicieron muchos desarrollos propios que terminaron en la vía.

Cuando yo ingreso en AFE, estaba el proyecto al que le llamaban AUV; estaba como en un estado insipiente y había varias iniciativas dando vueltas. Había un borrador de pliego escrito que lo había escrito una consultora y un montón de ideas de lo que AFE quería.

Pasando raya de aquella época, lo que el Directorio de la época nos pasó como línea a los técnicos fue: "Queremos tener un sistema de despacho de trenes centralizado y moderno que ponga a los trenes uruguayos al mismo nivel que los trenes de la región, como los argentinos y los brasileños, y no como los trenes de Cuba, que siguen dando la vía libre por medio del boletín en cada estación".

Entonces, en esencia, AFE tiene que tener a lo largo de la red un destacamento gigante de gente entregando los boletines de vía en las estaciones. Después, por una política de recursos humanos que todos acá conocen -que la empresa era ineficiente, que había que sacar gente, que no podía ser que AFE tuviera tantos funcionarios-, se venía sacando gente de las estaciones. Entonces, en promedio, la distancia que los ingleses pusieron entre estaciones para dar los usos de vía en bloqueo total era más o menos 10 kilómetros, pero si vos sacás gente, tenés 20 kilómetros, y después, 30 kilómetros, y más o menos ese era el promedio cuando yo ingresé en el 2014. Entonces, entra un tren por un extremo, no se puede poner otro tren en ese segmento, con un segmento de 30 kilómetros bloqueado el tren va lento porque es un tren de carga y tiene muchas precauciones, y eso hacía que la gestión de la red de AFE fuera muy ineficiente. O sea, la venta de AFE, como vendedor de ancho de banda -siendo el ancho de banda la cantidad de trenes por minuto que tú ingresas a la vía- tenía un ratio muy bajo. Entonces, la teoría era: "En vez de hacerlo distribuido en las estaciones, hagámoslo centralizado. Y en vez de hacerlo con papel, hagámoslo informatizado.

Y ahí es que estaban esos pliegos, y yo empecé a participar en las comisiones, a entrevistarme con maquinistas, con el sindicato, con los distintos actores dentro de la empresa para levantar requerimientos, o sea, cosas que faltaban y que el sistema necesitaba. Como yo venía de un cor duro de automatismos de energía, en donde los proveedores mundiales de energía -como Siemens, ABB, Alstom- son los mismos que los de los ferrocarriles, tenía alguna idea de cómo eran los requerimientos en cuanto a la base de datos, la seguridad, la duplicidad del dato, etcétera. Y ahí fue que terminamos armando ese pliego base o borrador, convirtiéndolo en un documento que se podía licitar.

SEÑOR REPRESENTANTE PASQUET (Ope).- ¿Cuándo fue eso más o menos?

SEÑOR MARTÍNEZ (Leonardo).- Yo ingresé en el 2014. Las iniciativas de AFE de AUV vienen de mucho antes. Tengo recuerdo de haber visto expedientes firmados por mi antecesor, Isabelino Bisio -que fue gerente antes que yo-, del año 2008, donde ya se hablaba de que él no iba a reparar una señal en tal estación porque iba a venir la AUV, que ya era algo insipiente. O sea, pasaron ocho años hasta que ingreso yo y todavía estaba en borradores, lo cual es normal en AFE, una empresa que tiene falencias de muchos tipos desde el punto de vista de gestión de toda la vida.

SEÑOR REPRESENTANTE AITA (Ubaldo).- ¿Su cargo era de dirección?

SEÑOR MARTÍNEZ (Leonardo).- No, cuando yo ingreso, ingreso como ingeniero raso, ingeniero de Comunicaciones y Señales.

SEÑOR REPRESENTANTE AITA (Ubaldo).- Le voy a hacer más de una consulta y luego me las contesta juntas.

La primera, como ya dije, es si su cargo era de dirección. Su ingreso fue en 2014, pero ¿cuándo usted comienza a tener un cargo de dirección? Concretamente, ¿qué es lo que considera usted como avances en materia de este sistema AUV?

SEÑOR MARTÍNEZ (Leonardo).- Tengo que decir la verdad. Yo hacia octubre de ese año gané un concurso en Antel. Entonces, voy a AFE y digo: "Me voy". Ahí se arma revuelo, se hace un proceso y se me designa como gerente de Comunicaciones y Señales por una red que ahora no me acuerdo el número.

Esa fue más o menos... Y la cosa era que se había visto en ese directorio, que era de Carmen Melo, que mis aportes habían sido positivos para la empresa y no querían perder el equipo que habíamos armado. Habíamos juntado unos chicos del taller de

Electrónica que también eran recién ingresados y se había empezado a armar la base como para sostener un sistema de esas características.

SEÑOR REPRESENTANTE AITA (Ubaldo).- ¿Y qué avances concretos considera que se realizaron durante su gestión?

SEÑOR MARTÍNEZ (Leonardo).- Después de eso, escribimos los pliegos y empezó un ida y vuelta por conseguir los recursos con la subsecretaría del Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

Yo no entendía bien por qué un ente autónomo tenía que ir a hablar esas cosas con la subsecretaría del Ministerio; el subsecretario era Genta y creo que la directora de Transporte Ferroviario era Magalí; ese era el nombre, el apellido nunca me lo acuerdo. La cosa es que los directores iban allá y venían y nos decían: "No, ahora el pliego tenés que cambiarlo porque no va a haber plata para este proceso". Es decir, se estaba discutiendo el tema presupuestal para ver si salíamos a la calle con ciertos requisitos o con otros. Entonces, en un momento yo le digo: "Si vos querés hacerlo barato, lo hacemos barato con componentes de plaza, mucha integración de AFE, como se han hecho en AFE las cosas toda la vida. Y si querés algo seguro, estandarizado, conforme a las reglas del Mercosur y comparado con los ferrocarriles de Brasil y de Argentina, ahí sí, vas a tener que poner un monto interesante". No me acuerdo cuánto era la presupuestal que teníamos en ese entorno; ellos hablaban de US\$ 1.500.000, y a mí siempre me parecía que era poco, yo les decía: "Tienen que pensar en más, no va a dar con esto".

Esa era la discusión. Entonces, teníamos como dos borradores de pliego que iban y que venían en función de eso, hasta que en un momento me dicen: "Lanzá el proyecto con todos los requisitos que hablamos en todas las reuniones porque Genta nos comunicó que sí, que va a estar la financiación". Entonces, ahí se hace el llamado y se publican los pliegos, pero para ese entonces ya era como 2015. Entonces, estuvimos como todo el 2015 publicando el pliego, respondiendo preguntas; se hizo un proceso abierto; en el pliego pusimos que tenían que montar una demostración del sistema; trajeron equipos. Y todo terminó -creo que he visto algunas versiones taquigráficas- en que vienen tres empresas. Se presentan Ferroexpreso Pampeano, los brasileños de ART y Siemens, con una solución que involucraba a España, a Argentina y a Uruguay, a las filiales de los tres países. Ahí hicimos el estudio de oferta y terminamos adjudicando a ART; recomendando la adjudicación de ART, ¡perdón! Era la segunda en precio, pero lo que pasa es que la solución de Ferroexpreso Pampeano no tenía el componente de fin de tren ni la curva de frenado. Entonces, en las etapas de demostrar, hacer los prototipos y responder las preguntas, nos decían: "No, eso lo podés agregar después". Sí, se podía agregar después, pero había que ponerle mucho más plata, más recursos para AFE. Entonces, por la tabla de puntaje que habíamos armado se puntuaban los temas de seguridad con un coeficiente más significativo y ART quedaba con mayor puntaje. La solución de Siemens era súper, pero salía como uno o dos millones más cara. Creo que eran 3.000.000 Pampeano, 4.999.000 lo de ART, y lo de Siemens se iba como a 6.000.000 casi. Era significativamente más caro.

Pero a todo eso, ya la adjudicación, el estudio de oferta... Se hizo el estudio de oferta, se envió, después eso fue al Tribunal de Cuentas y ahí cambia el gobierno, porque ya nos agarró el cambio de año, empieza la nueva Administración y la comisión asesora de esa adjudicación ya no lo tuvimos con el directorio de Carmen Melo, la dirigió Américo Fernández, que era el gerente general, y ese fue el informe de recomendación que subió. Y eso debe haber sido 2014... Seguro: fines de 2015 hacia 2016 se firmó el contrato, si no recuerdo mal; fines de 2015; y durante el 2016 se hizo todo lo que fue la ejecución del contrato.

Se montaron los componentes de abordó, se realizó la obra del centro de control, que era un contrato aparte. Cuando discutíamos los requerimientos en aquel directorio original con Carmen Melo y Juan Silveira, decían: "No, pongamos toda la obra civil que hay que hacer adentro del contrato". Y yo les decía: "No, si tú pones la obra dentro del contrato, vas a hacer que un contratista civil sea subcontratado por el contratista de tecnología y solamente vas a hacerle perder plata al contribuyente. Hagámoslo separado, una obra sencilla para que AFE pueda hacer en competencia y así poder ahorrar en los dos contratos. No mezcles peras con manzanas en un mismo cajón porque ahí son los contratos donde los contratistas ponen margen sobre margen y es donde la Administración pierde".

Entonces, después que adjudicamos y estaba el contrato en marcha, adjudicamos también el... Se hizo todo el llamado y todo el asunto de la contratación del centro de control, que era el lugar donde iban a estar los operadores del sistema, donde iba a estar la centralización del despacho de trenes y, en paralelo, nosotros íbamos haciendo los montajes en las locomotoras. Y, bueno, ese fue un año muy intenso, con obras en campo, en los talleres que originalmente era todo de AFE, justo ese año empezó la transición a SELF. Después, empezaron los... Había mucha reticencia porque sobre fin de año hubo una tanda de retiros incentivados. Entonces, el sindicato inició medidas sindicales porque estaba en contra de que se diera incentivos para que la gente se fuera. No, perdón, excedencias; no retiros incentivados, ese año fue excedencias. Estaba en contra de las excedencias. Entonces, estábamos con la locura de la obra, los montajes, todo. Montamos un centro de capacitación para entrenar a los maquinistas y al final los maquinistas de AFE no fueron, y los despachadores de AFE solo fueron algunos a entrenarse en el uso del sistema.

Entonces, termina ese año 2016 y yo tengo un sistema funcionando, equipamiento en locomotoras que estaba testeado, probado, ensayado, algunos maquinistas de SELF entrenados, ningún maquinista de AFE que supiera y los despachadores que no querían participar. Entonces, en ese momento yo entregué la recepción, que era lo que correspondía por contrato, la recepción parcial -ahora no me acuerdo el nombre, la final es la definitiva-, la intermedia, porque ya se habían terminado las obras, era lo que correspondía por contrato. Y entonces empezamos 2017 con un sistema que estaba para entregar, que debería ser usado por la gerencia de Operaciones, pero como la gerencia de Operaciones estaba con todo ese *impasse* de que su gente no quería usar el sistema, era como una especie de medida gremial, entendían que tenían que mudarse del centro de control en Peñarol al centro de control en la nueva terminal, el sistema no fue usado, no pasó a una etapa de explotación.

O sea que para responder la pregunta en forma sintética, porque creo que me explayé demasiado, ¿no?, lo que hizo la Gerencia de Comunicaciones fue escribir el pliego, recomendar adjudicación, liderar la etapa de montajes, hacer la recepción provisoria del sistema y dar todos los ensayos y todas las capacitaciones, hacer todos los tests y puestas a punto de las locomotoras hasta el año 2017, y durante 2017 entramos en un estado muy extraño. Ahí lo que establecía el contrato eran treinta y seis meses de garantía y seguimiento por parte del proveedor. Era como una especie de soporte, de asistencia.

Se empezaron a hacer pruebas. La DNTF (Dirección Nacional de Transporte Ferroviario) se había llevado a su órbita los inspectores de máquina. Siempre en la estructura de AFE los inspectores de máquina son como los varones dentro de los conductores, ¿no?, son como señores feudales dentro de la conducción que dicen: "Usted es conductor; usted no" o maneja con ellos y le dicen: "Hiciste esto mal; hiciste esto bien". Entonces, con el marco legal de aquel entonces, quien era el director, que era

Fierro, entendía que esa parte de inspección debía estar en la Dirección Nacional de Transporte y se los lleva. Tuvimos una reunión con ellos y dijimos: "Bueno, empezamos a usar el sistema". Y con Quico Laguna y Jorge Alonso empezamos a hacer pruebas del sistema y empezamos a tener una discusión con el proveedor porque había algunos puntos, sobre todo en el área local, que estaban mal referenciados. Entonces, eso hacía que, por ejemplo, el tren tenía que frenar hasta este punto, pero en realidad frenaba a partir de este otro. Era un problema muy simple de configuración, pero ahí empezamos a ver que el proveedor, como todo proveedor ferroviario, era un proveedor difícil, y empezó a dar vueltas. Entonces, nos llevó mucho trabajo tratar de demostrarles cuáles eran todos los puntos, dónde estaban los errores, qué es lo que nosotros queríamos de ellos, qué puntos querían que arreglaran. Y con los inspectores de la DNTF llegamos a desmontar un equipamiento de una locomotora, montarlo en una camioneta bivial; los chicos míos iban con ellos manejando la camioneta bivial por la vía, llegaban hasta el punto, me mandaban un mensaje -que es un mensaje especial que se manda a través del sistema con la geoposición-, yo lo levantaba en el centro de control, en la base de datos, lo pegaba en un Excel. Entonces, se armó una planilla que era: "Este es el punto del segmento que va desde la estación Colón a la estación Sayago. Acá termina el punto"; unos metros más adelante: "Acá empieza el punto". Y con eso -vamos a decir- logramos tener el documento de corrección que nosotros queríamos sobre los temas de mapa.

Después, pasó durante 2017 o 2018 que tuvimos un jaqueo. Nosotros ya veníamos avizorando que los temas de ciberseguridad en AFE estaban superexpuestos. Llegó a haber declaraciones a la prensa de que le jaquearon un correo al presidente de AFE. Yo lo venía discutiendo con los brasileros, y ellos me decían: "¡No, sos un exagerado, eso no va a pasar!". Y, bueno, entonces hubo que volver a instalar las bases de datos en los servidores que teníamos.

Entonces, en ese momento vuelve a cambiar el gerente general y el gerente general era Cabrera. Entonces, Cabrera viene y me dice: "¿Por qué no anda el sistema?". Yo le digo: "Porque Operaciones no quiere mandar los despachadores al centro de control". Entonces, va y se junta con el gerente de Operaciones y llegan a un acuerdo, y le dicen: "No, lo que pasa es que Leonardo no nos hizo los cursos bien. Estaban en portugués".

(El orador se ríe en forma irónica)

—Bien. Entonces, me dice: "Queremos de vuelta repetir los cursos". Entonces, hicimos una adenda en el contrato para reformular todos estos aspectos de mapa, de certificación y entrenamiento de los conductores y algunas cosas más referentes a unas antenas y unos cableados que habían quedado de una manera que a mí no me gustaba y yo quería que lo arreglaran. Entonces, se hace esa adenda al contrato. Se hizo y la gente se sumó. Se sumó más gente a las capacitaciones. SELF en ese momento ya estaba más consolidada, ya tenía más maquinistas. En AFE ya no quedaban maquinistas porque se suponía que el negocio era que AFE no tuviera maquinistas, que los maquinistas estuvieran en SELF, pero los despachadores se sumaron a los cursos. Los brasileros trajeron unas traductoras que tradujeron todas las capacitaciones para que a nadie le quedara una duda de nada, de qué es lo que hacía el sistema o cosas reglamentarias. Al final de eso, dentro de esa adenda, estaba el hecho de actualizar la base de datos, porque en esto de los *software* hay que estar actualizándolos constantemente. Actualizamos la base de datos y la idea era dejarla con la misma versión que el ferrocarril argentino, vecino nuestro, que es el Ferrocarril Belgrano, a quien ART le había vendido el sistema. Entonces, dentro del paquete de adenda, uno de los elementos de valor que ellos nos entregaban era: "Te vamos a dejar el sistema en la misma versión que el argentino, así vas a tener menos problemas cuando quieras pasar de un lado a otro".

Hacia 2018, 2019, estábamos con que se terminaba la adenda, que estaba todo pronto, todo listo para que AFE pasara a un nivel de explotación. Y cuando hacemos la reunión en la que yo tenía que liberar la garantía final, ART me pide que les libere la garantía final, y yo les dije que no se las iba a liberar porque habíamos encontrado un error de comunicaciones que la versión anterior no tenía. Entonces, empezamos una discusión muy larga con ellos a ver si había error de comunicaciones o si no había error de comunicaciones. Para ese entonces, vuelve a cambiar el gobierno, se fue Cabrera, vino Sobral como gerente general, que estuvo unos meses -es el gerente general que hizo la transición del gobierno frenteamplista al gobierno de la coalición-, y reasumió Fernando Silveira como gerente general, ya como administración consolidada dentro del nuevo gobierno. Entonces me dice: "¿Qué está pasando?" Y le digo: "No le voy a entregar la garantía hasta que no arreglen el problema de comunicaciones que ellos dicen que no tienen". Ahí empezamos una discusión con ellos, y vino la pandemia. Entonces, ellos querían enviar a alguien en la pandemia. Yo no estaba muy de acuerdo con eso, porque si ellos venían con la cabeza de que el problema no era de ellos no íbamos a solucionar nada, íbamos a gastar un montón en pasajes, dinero y tiempo y no sé si iba a venir. El técnico que ellos enviaran a hacer el trabajo de campo tenía que venir con la cabeza y con la idea de solucionar el problema de *firmware* que nosotros decíamos que ellos tenían y no los problemas que ellos decían que tenía la red de Antel.

Fue un momento muy duro. Yo tuve que mandar muchos correos electrónicos muy muy salados. El pobre abogado de AFE sudaba cada vez que yo escribía. Al final, hubo un momento en el que puse a la vez a la gente del taller de electrónica a trabajar con un equipo en paralelo a ellos, y por allá, en la mitad de la pandemia -estaba todo trancado, nadie estaba yendo a trabajar-, ellos lograron replicar en uno de sus equipos, en Curitiba, la falla que nosotros veíamos en nuestros equipos. Entonces, para que vean el grado y cómo ellos estaban intentando pasar en administración, hay cosas que... No es por echarle la responsabilidad a nadie, pero son cosas que pasan en el ferrocarril con los proveedores difíciles.

De eso no hay nada escrito, el único registro que tenemos es un wasap en el que ellos dicen: "Pudimos repetir la falla".

A raíz de eso, había surgido otra falla, esta vez en los servidores que estaban alojados en el Data Center de Pando. Entonces, el gerente general me dice: "Bueno, ellos ya replicaron la falla; ya lo reconocieron". Estuvimos en una reunión en la que el director de la empresa de ellos dijo: "Sí, tenemos una falla intermitente en el sistema de comunicaciones". El gerente general estaba de testigo ese día. Le digo: "¿Qué es lo que tenemos que hacer?". Él me responde: "Mirá, lo otro que tenés que hacer es sacarle a ellos del alcance del contrato el mantenimiento de los servidores, porque lo han estado haciendo muy mal. Cada vez que arreglan una cosa en campo, que la hacen bien, cometen un error en los servidores, y eso nos está atrasando toda la entrega y la entrada en producción del sistema. Así que yo te recomiendo que saques una licitación, contrates a un proveedor de plaza, que es el que les hace las cosas a ellos, le pagues en fecha, como corresponde, para que repare los servidores, y ahí ellos puedan enfocarse nada más que en el trabajo de campo". Entonces, el gerente general me pregunta: "¿El contrato dice que se lo tienen que hacer ellos?". Sí. Me responde: "Bueno, entonces yo voy a esperar un poco a que lo hagan ellos". Y ahí se nos fue como un año más esperando a que ellos reconocieran toda esa parte de los servidores que no querían hacer.

Al final, se va el gerente general cuando se va el presidente Miguel Vaczy -entra Pollak-, y cuando entra Pollak vienen Silvana Sergio, Pollak y Jorge Borges, que era el nuevo gerente general, y me dicen: "¿Qué tenemos que hacer para cerrar la AUV?". Le

digo: "Bueno, lo que tenés que hacer es contratar una empresa que haga la parte de servidores y hacerle una adenda o algo a ART para que reparen la parte de campo. Yo estoy hablando con ellos de que los voy a multar; no se qué". Y ahí Pollak sacó la idea esa de intimarlos; no sé bien el término legal, pero el abogado les mandó una nota por el juzgado. Estaban muy dispersos ellos y la verdad es que eso funcionó. Yo pensé que era demasiado. Dije: "Pah, no puedo creer: hay alguien en AFE que es más duro que yo con los proveedores". Pero funcionó, se los trajo a la mesa de negociación, firmamos una adenda, se repararon todas las cosas en campo, que eso es lo que ellos hacen bien.

Yo me puse de intermediario con la empresa de servicio IT de plaza. Hicimos una purga terrible en la base de datos de los servidores, en los virtualizados, porque ellos habían armado un espagueti entre cosas que hacían mal. Entonces, al sacarlos de ahí y poner a funcionar todo ordenadamente, el sistema empezó a funcionar bien. Se hicieron pruebas, se hicieron testeos, y hacia julio de 2017 volvimos a dejar el sistema funcional. Hicimos los ensayos de todas las funcionalidades del sistema -está todo documentado-, y se lo mando al gerente general diciendo: "Es hora de entregárselo a la DNTF, como marca la ley".

Hasta ahí llegué yo. Creo que los aburrí, ¿no?

SEÑOR REPRESENTANTE AITA (Ubaldo).- Voy a continuar.

Primero, le envidio lo exhaustivo de su relato. Es maravilloso, la verdad. A raíz de él, yo le voy a hacer algunas preguntas, porque no fue fácil seguirlo.

Usted habló de que en 2015 se hizo la publicación de los pliegos, en 2016 se ejecutó el contrato y en 2017 habló de un año intenso; así lo dijo. En ese sentido, a raíz de la consulta que nosotros le hacíamos en cuanto a cuáles habían sido las concreciones del contrato, usted habla de un proceso que es el normal -publicación de pliegos, ejecución del contrato, año intenso de ejecución del contrato, 2017-, y ahí aparecen algunas... Usted me lo podrá confirmar, pero, por ejemplo, usted plantea algunas situaciones que uno podría casi que ubicar en lo que se llama "impedimento de fuerza mayor". Es decir, las medidas sindicales, en función de las excedencias que se habían planteado.

Por otro lado, usted dice: "Como todo proveedor ferroviario". Es algo que uno no conoce, pero bueno, tiene... Planteó eso, planteó los problemas que fueron las medidas sindicales. Yo había marcado alguno más.

Además, en última instancia, usted plantea una falla proveniente de la propia empresa -ahí ya no lo pude seguir, sinceramente- en el sistema de comunicación. O sea, existe un conjunto de externalidades -digamos- que hacen que, de alguna manera, en la instalación del sistema completamente, usted reconozca que existen esos impedimentos, ¿verdad?

SEÑOR MARTÍNEZ (Leonardo).- Sí.

SEÑOR REPRESENTANTE AITA (Ubaldo).- Ahí está.

Usted afirma que el sistema quedó pronto para usarse, lo que pregunto es: ¿en qué momento? ¿En qué fecha? Su relato, para nosotros, deja claro que se trabajó intensamente; aparecieron estos impedimentos e, incluso, se trató de mejorar el sistema a través de alguna adenda -nosotros esto no lo conocíamos-, como por ejemplo, la intención de quedar conectados con el tren argentino, con esa parte del tren Belgrano. Eso significaría una mejora del principio, desde los comienzos. Esto comienza en 2015 y en estos años se hizo todo esto, teniendo en cuenta, reitero, estas externalidades que se plantearon.

Entonces, parecería que, de todas maneras, en lo que refiere a la instalación del sistema AUV hubo un trabajo intenso.

Después le voy a preguntar por qué mencionó a Cuba, si es el único país en el mundo que tiene esto; se lo voy a preguntar por una cuestión personal.

Entonces, quiero trasladarle como pregunta general si a su criterio se fueron cumpliendo estos pasos, si efectivamente existieron estas externalidades que, de alguna manera, retrasaron el proceso.

Nosotros también tuvimos la comparecencia de un señor, cuyo nombre no recuerdo, que habló de los sistemas.

SEÑOR MARTÍNEZ (Leonardo).- ¿Uruguay Graña?

SEÑOR REPRESENTANTE AITA (Ubaldo).- Creo que fue el señor Graña, sí, que habló de las dificultades que tenía este sistema. Se le interrogó sobre por qué no se tenía un sistema único con respecto al ferrocarril central. Por eso, quisiera tener una opinión suya sobre eso.

Él habló de que solo era posible a través del modo degradado -lo tengo anotado por acá-, y por eso quiero volver a consultar si, en su opinión, se podría haber, de alguna manera, previsto esa compatibilización de los sistemas del ferrocarril central y del sistema AUV ahora instalado.

Realmente, le agradezco lo que ha volcado en términos de conocimiento.

SEÑOR MARTÍNEZ (Leonardo).- Capaz que me expresé medio confundido, porque me recomendaron hacer un memo para la exposición, pero no tuve tiempo de hacerlo.

El año intenso fue 2015 y también 2016, que fue cuando estuvimos en campo montándoles los equipos. Traje una documentación que muestra las instalaciones que se hicieron en las locomotoras, que en ese momento -en 2015- eran locomotoras de AFE. Nosotros hicimos todo el proyecto como que todo era AFE: el jefe de material rodante era AFE; el jefe de taller era AFE. Levantabas un tubo y hablabas con él y decías: "Parame la máquina. Tengo que montar una pantalla", y él te la paraba y no había problema. Incluso en los pliegos -que después se volcaron en el contrato con ART- hablábamos de tener quince días la máquina parada para hacerle los montajes del equipo embarcado.

En 2016 -cuando estaba el contrato y empezamos a hacer las cosas- estaba la transición hacia SELF, y ahí es donde estaban todos esos problemas sindicales. Entonces, hablando de externalidades, yo nombré en mi relato anterior algunas de las externalidades concretas que tuvimos con ART desde el punto de vista técnico -que son cosas que a la mayoría de la gente le aburre, pero que a mí como ingeniero me apasionan-, pero el proyecto -que fue un pliego que se escribió hacia el 2014, que venía de un pliego que se venía escribiendo de antes- tuvo que manejar un montón más de externalidades.

Les voy a contar una muy concreta. La gerencia de Vía y Obras tiene que cortar el pasto de la vía; como AFE tiene los problemas que tiene no siempre corta todo el pasto, y quien termina cortando el pasto es la locomotora cuando pasa con la carga, porque el monte crece. Esto nos afectaba porque nos arrancaba las antenas de las radios, pero la antena de la radio es flexible, tiene como cierta tontera, cierta flexibilidad; entonces, logra resistir; simplemente nosotros comprábamos antenas de repuesto, las cambiábamos y listo.

Las antenas del sistema AUV son como más duras, como un plástico más resistente; son más chicas, más robustas, como si fueran un vaso, y cuando empezaron a

pasar por las vías en las etapas de prueba que hicimos y en algunos viajes de seguimiento se rompían todas. Tuvimos que, con el músculo de AFE, diseñar un protector que lo montamos arriba de la antena. Lo diseñé yo: me senté; me senté con un maquinista; me senté con mi jefe de departamento técnico: "¿Cómo vamos a hacer esto?", "La señal pasa por acá". Probamos distintos materiales y terminamos haciendo las compras respectivas en plaza -dentro del costo de la gerencia-, un protector -diseñado por nosotros, que lo hace un chico que está acá, en Ciudad Vieja, que tiene una máquina de extrusión de plástico-, y con eso ahorramos una cantidad de rotura de antenas, y hoy tenemos muchas máquinas que están en SELF ya con ese protector.

Y a los argentinos -que tienen un ferrocarril con una idiosincrasia parecida a la nuestra- les pasó exactamente lo mismo; lo único que la protección de plástico ellos la hicieron más grande. Pero más o menos tuvieron el mismo problema y más o menos lo resolvieron de la misma manera.

Se preguntó por las adendas. Sí, esas adendas se hicieron después de la etapa de montajes, en ese letargo donde nosotros poníamos el sistema en funcionamiento -lo pusimos tres veces en funcionamiento para que fuera recibido por las operaciones- y como no se sabía si las operaciones iban a ser de AFE, no se sabía si iban a estar en el Ministerio -nadie lo decía; al final terminó siendo un problema de motivar financieramente a los despachadores que están en el control de trenes de AFE para que fueran a utilizar la nueva infraestructura-, terminamos haciendo esas adendas, esas recapitaciones.

También hicimos unas capacitaciones internas porque cuando hicimos el contrato original nosotros nos orientamos hacia tener capacitadores para capacitar internamente, y ahí fue cuando con los inspectores de la DNTF y algunos de los chicos del taller de electrónica montamos como una muestra del sistema en Peñarol y estábamos todo el día entrenándolos, y bajaban y les poníamos distintas situaciones.

En relación con la integración de este sistema con otros ferrocarriles, este sistema se pensó originalmente para toda la red uruguaya, pese a que los informes de consultora hablaban de que el sistema AUV de ese pliego borrador que estaba circulando en AFE tenía que aplicarse solamente en vía única; no establecía que tenía que aplicarse a la vía doble, que era la vía que teníamos acá en Montevideo. Nosotros, cuando vimos eso nos pareció que no era un buen aprovechamiento del dinero público y que el sistema tenía que cubrir la vía simple y la vía doble, porque no vamos a estar gastando en un sistema para la vía simple y en otro sistema para la vía doble; eso fue lo que se pensó por allá, en 2014.

Entonces, tomamos el riesgo, lo pusimos dentro del proyecto y dijimos: "Tiene que cubrir la vía doble" y, literalmente, ahí fue donde tuvimos más problemas con esos puntos de georreferenciación, que fuera todo en la vía doble acá en Montevideo hasta Las Piedras.

Por eso, fue medio absurdo que tuviéramos que manejar esa externalidad, porque era una externalidad que originalmente por una consultora debería estar afuera del proyecto, pero nosotros técnicamente entendíamos que había que hacerlo y nos generó un montón de problemas.

Con respecto a qué es el modo degradado, se habló acá -porque lo pude leer en las actas- sobre el impacto del modo degradado en la eficacia, pero eso no es muy acertado. Desde el punto de vista de la gestión el ferrocarril tiene que ser eficiente, tiene que ser eficaz y tiene que ser seguro. Eficiente quiere decir gastar poco combustible por kilómetro; eficaz quiere decir hacer las cosas una sola vez, y seguro quiere decir que no hay que matar a nadie cuando uno mueve un ferrocarril de un lado a otro. Entonces, ¿qué

es lo que pasa? Cuando las cosas se rompen, crece el monte, se afloja un puente, cae un sistema. Como en el ferrocarril está la seguridad -que quiere decir tener un costo extra, poner de tu bolsillo más dinero para que siga siendo seguro, pese a las externalidades-, los reglamentos hablan de los modos degradados. El modo degradado, por antonomasia, es el canal radial, que sería mover los trenes utilizando voz.

Para eso, los reglamentos de los ferrocarriles del mundo, sobre todo de los ferrocarriles americanos, tienen una especificación de cómo es que los mensajes se traspasan desde la cabina al centro de control, donde se repiten las frases; se dice: "Corto", se dice: "Copio", se vuelve a repetir el boletín, etcétera.

El modo degradado en Uruguay no existía, en el sentido de que se daba la AUV y era responsabilidad de la estación entregarle el boletín de circulación al maquinista, lo que nosotros le llamamos la AUV analógica. Pero cuando vos ponés tecnología el reglamento tiene que reforzar ciertas prácticas para que en caso de falla de uno de los componentes se siga manteniendo la seguridad. Eso es lo que se llama la degradación.

Entonces, no es lo mismo la degradación en una vía analógica que en una vía con sistema digital o en una vía con sistema digital como el Ertms, que es lo máximo de lo máximo en cuanto a tecnología.

En la vía nueva, que es la vía de UPM, el sistema, si uno lo ve por fuera, es muy similar al nuestro. En la interfase hombre-máquina, la pantalla que mira al conductor, hasta los colores son similares a los de las pantallas que usa el HMI nuestro; eso no varía mucho. Lo que sí cambia es la cantidad de componentes que le dan seguridad a cada corrida de trenes.

En el Ertms está la pantalla que le aplica curva de frenado al maquinista si entra en una sección que no tiene permitida. Eso funciona igual que la AUV. La diferencia es que las secciones se miran, se miden, por la fibra óptica que corre al costado de la vía en la vía de UPM; en la nuestra se mide por puntos georreferenciados que están guardados en un servidor y en la memoria de la pantalla.

Entonces, en el modo degradado, si no me anda la pantalla el maquinista tiene que circular. Es decir que la responsabilidad de la circulación queda del lado del hombre y él se respalda en procedimientos de seguridad, como ir despacio. Entonces, en el modo degradado, generalmente, va bajando la velocidad y poniendo más responsabilidad del lado del conductor.

En la vía central, está la pantalla y está el sistema de señales antiguo, que era el que tenían los ingleses en Montevideo en el área metropolitana toda la vida. Si el tipo ve verde, avanza a cierta velocidad; si el tipo ve amarillo, entra a velocidad media; si el tipo ve rojo, para. En el ferrocarril central a eso se llama modo degradado.

En la vía que no es vía central, en la jurisdicción AFE, el modo degradado tiene que ser algo más, como usar el canal de radio. Si llega a fallar una de las pantallas o una de las antenas, hay que hacer el despacho siguiendo instrucciones precisas de cómo pasar los telegramas de radio al conductor, que el conductor diga: "Estoy en tal kilómetro; llegué a tal estación". Repite el mensaje: "Estoy en tal kilómetro; pase a tal estación" y eso se firma en los dos extremos. Esas son, más o menos, las buenas prácticas de modo degradado.

Entonces, el modo degradado te permite, ante cierta falla de componentes, seguir teniendo la seguridad, siempre con el costo de bajar la velocidad.

¿Se puede hacer que las máquinas que están equipadas con AUV entren en la vía central? Se puede hacer, pero hay que respaldarlo en procedimientos, que es lo que el

director decía que tiene que ser un modo degradado. Hoy, creo -hasta donde yo entiendo o conozco- que nadie ha hecho ese espejamiento en los procedimientos para que una máquina pueda entrar en el otro.

Después, tecnológicamente, se pueden hacer cosas. Yo tengo una iniciativa para poder tratar de incluir mejoras a la AUV, que permitan que esta pueda hablar con el *software* del ferrocarril central.

De hecho, hay una sugerencia mía que fue incluida en el pliego de la participación público privada de vía central que usa la palabra "integración". Dice que la AUV tiene que estar "integrada" con el nuevo *software*; no es una palabra elegida al azar. La integración habla de hacer otro *software* y que ese *software* realice interacciones en una base de datos, interaccione en la otra y baje los niveles de *hardware* para garantizar la seguridad.

La empresa ART ha suministrado este *software* en distintas partes del mundo y ha hecho integraciones con sistemas como el de vía central. O sea, no es un imposible; se puede hacer y la Administración, por lo menos hasta donde tengo información, lo podría costear dentro de su presupuesto. Hay un tema de que no es el momento ahora, porque se está poniendo el foco en terminar las pruebas dinámicas, no en vía central.

Usted me preguntaba por qué hablé de Cuba. Lo que se decía en aquel entonces era que los dos ferrocarriles más atrasados de todas las Américas eran el uruguayo y el cubano y eran los únicos que daban la vía libre con boletín al maquinista. Lo que pasó con el resto de los países de América es que tomaron el reglamento americano, en el que los mensajes se daban por radio. AFE puso las radios, puso las antenas, fue una iniciativa del gobierno de Castleton, que fue presidente de AFE en la Administración de Lacalle Herrera. O sea, AFE tenía la tecnología para pasar a un uso de vías centralizado por canal de voz, teníamos todas las radios, todo, ya por el noventa y ocho, y de vuelta, la negociación sindical, el tire y aflore, y todo eso, terminó en que siguiéramos usando el uso de vías con las estaciones como siempre.

Entonces, muchas veces en tecnología se puede avanzar, pero está faltando en AFE para que todo el sistema calce, que el sistema humano-máquina traccione adecuadamente.

SEÑOR REPRESENTANTE AITA (Ubaldo).- Simplemente, para tener mayor claridad en alguna respuesta.

Yo le consulté sobre... Usted, en algún momento firmó, pero no me quedó clara la fecha. El sistema quedó pronto para usarse. Mi pregunta concreta es: ¿cuándo?

La última consulta: ¿considera usted que efectivamente hubo un conjunto de externalidades que, de alguna manera, retrasaron o complicaron el proceso de la instalación del sistema?

Esas son mis dos consultas concretas y le agradezco el habernos volcado este nivel de conocimiento que para nosotros era desconocido.

SEÑOR MARTÍNEZ (Leonardo).- La recesión definitiva y el cierre de lo que fue la parte de montaje, yo lo otorgué en enero de 2017. Ese era un buen momento para empezar una explotación o etapa de puesta en producción del sistema, que es lo que no logramos hacer. AFE no logró pasar el sistema a puesta en producción.

Después, nuevamente, cuando empezamos a tener todas estas externalidades que fueron manejadas y se dieron los distintos cambios de gerentes, con idas y vueltas, en junio del año pasado hicimos la segunda entrega formal, que se suponía que ahí iba a ser tomada por la Dirección Nacional de Transporte Ferroviario.

Hoy en AFE no queda claro quién debería hacerlo. El edificio pasó al Ministerio, ellos lo han tomado, pero el centro de control... Yo entregué las llaves; me quedé con unas llaves para hacer algún mantenimiento, cosas básicas: limpiar algún aire, pasar un trapo, ver que los servidores están bien, pero yo elevé ese expediente exactamente hace un año, así como todos los pliegos auxiliares que permiten a la Administración contratar servicios complementarios para que el sistema funcione.

Sí, tuvimos un manejo de muchas externalidades.

SEÑOR REPRESENTANTE CARBALLO DA COSTA (Felipe).- Agradezco al invitado, Leonardo Martínez, por la información.

Queda claro que el sistema AUV estaba operativo en el año 2017. Eso habla a las claras de que hubo un intenso trabajo, por lo menos en 2015 y 2016. Lo que usted acaba de expresar para nosotros es de mucha validez, sobre todo por las fechas. Es un sistema que pudo haber sufrido varias externalidades, pero en 2017 estaba operativo. Eso es un avance importante sobre algunos temas que se han venido manifestando con relación a lo que es el sistema AUV.

Queda claro también que...

SEÑOR REPRESENTANTE PASQUET (Ope).- ¿Me permite, diputado?

SEÑOR REPRESENTANTE CARBALLO DA COSTA (Felipe).- Sí, adelante.

SEÑOR REPRESENTANTE PASQUET (Ope).- Muchas gracias.

A fin de precisar el significado de algunos términos, cuando el diputado dice: "El sistema AUV estaba operativo desde 2017", ¿qué estamos diciendo? ¿Que se aplicaba efectivamente desde 2017 o que hubiese podido aplicarse y que entraron a jugar las externalidades por las cuales no se aplicó? O sea, en 2017, ¿se aplicaba efectivamente el sistema AUV? Si fuera así, no entiendo cuál es el papel que jugó la actual Administración cuando hace la intimación de cumplimiento y después se suceden distintos hechos a partir de la intimación.

Gracias.

SEÑORA PRESIDENTA.- Continúa en el uso de la palabra el diputado Carballo. Después el invitado contesta todo.

SEÑOR REPRESENTANTE CARBALLO DA COSTA (Felipe).- Está bueno poder conocer de primera mano cómo funcionaba antes. Creo que algunas cosas adelantó. Hubo un cambio respecto a cómo funcionaba antes. Según usted, este sistema que ustedes lograron instalar en el transcurso de estos veinticuatro meses, de 2015 a 2017, y que dejaron operativo, ¿qué le significó a AFE, al ferrocarril de nuestro país? Quisiera saber si nos podría contar con relación a ese tema.

Queda claro también que esas externalidades se han generado, pero no estamos hablando de irregularidades; no estamos hablando de situaciones irregulares, como se ha planteado en más de una oportunidad, por lo menos desde el punto de vista público.

Para nosotros sería importante conocer cuándo y en qué momento usted tomó conocimiento de la existencia de este contrato de AUV, más allá de la información que nos brinda desde el año 1998. Específicamente, estamos hablando de la AUV en relación a los años 2015, 2016 y 2017.

Quiero saber si usted tuvo oportunidad de ver el contrato de la AUV y si lo vio, si encontró alguna irregularidad, por ejemplo, en el llamado a licitación. Usted habló de tres empresas. Hubo un llamado a licitación o de adjudicación. Quiero saber si usted vio

alguna irregularidad en cuanto a la empresa que tuvo que desarrollar los trabajos de la AUV.

La otra consulta, en base a su experiencia y conocimiento, es si en doce meses, que era lo que se tenía estipulado, ese sistema podía quedar operativo.

Queda claro que sí existió transición entre el gobierno del Frente y el actual, tal como lo ha manifestado. También en algún momento eso estuvo en tela de duda. No es el primer invitado que afirma que existió una transición entre un gobierno y otro.

Con relación al año 2020, ¿cuánto se avanzó en el proceso de implementación? Eso está vinculado con lo que preguntaba el diputado Pasquet hace un momento. Una cosa es dejar operativo el sistema y otra es comenzar a implementarlo.

Actualmente, ¿cuántos sistemas AUV tenemos en el país?

Esas con las consultas.

SEÑOR MARTÍNEZ (Leonardo).- Voy a empezar por la última, que es la más fácil.

Actualmente, el sistema ferroviario en Uruguay utiliza el bloqueo total, que es lo que llamamos la AUV analógica, en todo lo que es la jurisdicción AFE. Ahí, el uso de vía, o sea, el permiso para que un maquinista entre a una sección, es responsabilidad del jefe de la estación, por lo cual AFE tiene que poner a la persona que está en Paso de los Toros, Salto o donde sea que vaya a circular el tren, en la estación, vigilando y custodiando que no ingresen otros vehículos. Después que entra otro solo él tiene el permiso para darle el ingreso. Eso es lo que llamamos la AUV analógica.

Asimismo, tenemos un sistema digital, que es lo que acá se conoce informalmente como la AUV. Todo el mundo dice "la AUV", "la AUV", pero se habla del sistema digital, que es el provisto por ART. Ahora voy a hacer un repaso de los términos que a mí me gusta usar, pero el sistema está implementado; no está siendo explotado o puesto en producción por un problema esencialmente de músculo, técnico y tecnológico, una de las externalidades que manejamos durante el proyecto.

Después, la jurisdicción central utiliza su uso de vía por medio del sistema ERTMS y tiene su centro de control, que está al lado del centro de control de la AUV de AFE, digamos, ahí, en el edificio de nueva terminal.

Entonces, en la práctica y en los reglamentos hay tres sistemas de uso de vía para dos jurisdicciones. El reglamento que regula el uso de vía central se llama MOF. Después está el reglamento general operativo, que es el que usa AFE en la vía analógica, y hay un borrador que es el reglamento general operativo analógico de AFE con las modificaciones para que en esa jurisdicción se use el sistema AUV de ART. Eso también fue uno de los productos del proyecto: entregar un reglamento general operativo que se adecuara a los estándares del sistema.

Creo que con eso respondo su pregunta de cuál es la situación actual.

SEÑOR REPRESENTANTE CARBALLO DA COSTA (Felipe).- ¿Pueden convivir los dos perfectamente?

SEÑOR MARTÍNEZ (Leonardo).- ¿Cuáles dos?

SEÑORA PRESIDENTA.- Vamos a evitar los dialogados. Solicito al diputado Carballo que pregunte de manera concreta así el ingeniero responde de la misma forma.

SEÑOR REPRESENTANTE CARBALLO DA COSTA (Felipe).- Hay tres reglamentos. Usted habló del MOF, del analógico y del de ART. La consulta es la siguiente. Actualmente tenemos, por un lado, lo que tiene que ver con el sistema de AUV

del ferrocarril central y, por otro, imagino el sistema analógico que funciona, por ejemplo, desde Tacuarembó a Rivera. O sea que perfectamente conviven los dos y operan desde el mismo lugar.

SEÑOR MARTÍNEZ (Leonardo).- Exactamente; operan aislados.

SEÑOR REPRESENTANTE CARBALLO DA COSTA (Felipe).- Aislados, sí.

SEÑOR MARTÍNEZ (Leonardo).- Si se quisiera tener un solo reglamento que incluyera a todas las jurisdicciones o con métodos comunes para otorgar el uso de vía en varias jurisdicciones, mi sugerencia sería hacer un nuevo reglamento que incluyera todos los aspectos de seguridad de una jurisdicción y la otra. Pero ahí es donde hay un problemita desde el punto de vista tecnológico. Como ingeniero, para llegar a tener algo completamente integrado desde el punto de vista operativo, la parte humana, la parte tecnológica, la parte del *software*, la parte de componente de vías, como señales, máquina de cambios, barreras, debería estar todo en un solo libro y que una persona tuviera que leerse un solo libro para operar en toda la red, y la sugerencia que ha expresado esta gerencia a gerencia general, a distintos directores y a distintos directores de transporte ferroviario es que tiene que existir un canal de radio unificado, que hoy es lo que no hay.

AFE usaba un canal de radio que a lo largo de estos años, por *desinversión*, se ha degradado totalmente; está sin funcionar. Eso es lo que obliga a AFE a seguir con la AUV completamente analógica, teniendo que poner gente en las estaciones. Cuando vuelva la radio, que, ahora, después de muchas discusiones, de idas y venidas con la dirección de transporte ferroviario se ha logrado llegar a un consenso de que el ferrocarril existe en tanto y en cuanto exista la radio, exista ese canal unificado y exista cómo pasar las comunicaciones para que una persona que esté en Salto hable con el centro de control respectivo por un canal asignado y se puedan pasar las instrucciones, ahí va a poder haber una integración operativa, tecnológica, funcional y teniendo en cuenta la seguridad.

SEÑOR REPRESENTANTE PASQUET (Ope).- ¿Me permite una pregunta, presidenta?

SEÑORA PRESIDENTA.- Sí, diputado Pasquet.

SEÑOR REPRESENTANTE PASQUET (Ope).- El ingeniero Martínez nos está aportando tanta información que uno a veces, tratando de integrar todo eso que escuchamos, uno se confunde; yo por lo menos me confundo.

El ingeniero acaba de decir que sigue habiendo funcionarios de AFE en las estaciones para que el sistema funcione porque la radio está, pero no se aplica o no se usa. Entonces, ¿en algún lado se sigue aplicando el sistema de los ingleses? Es decir, se lleva con el papel...

SEÑOR MARTÍNEZ (Leonardo).- Sí.

SEÑOR REPRESENTANTE PASQUET (Ope).- ¿O sea que seguimos con eso?

SEÑOR MARTÍNEZ (Leonardo).- Sí.

SEÑOR REPRESENTANTE PASQUET (Ope).- Bien, gracias.

SEÑORA PRESIDENTA.- A usted, diputado.

SEÑOR REPRESENTANTE PASQUET (Ope).- Perdón, cuando funciona el viejo sistema, ¿es a eso que le llaman AUV analógica?

SEÑOR MARTÍNEZ (Leonardo).- Claro.

SEÑOR REPRESENTANTE PASQUET (Ope).- Es hasta cómico porque parece un término, una expresión irónica...

(Hilaridad)

—Bien, gracias.

SEÑORA PRESIDENTA.- A usted.

Continúa en el uso de la palabra el ingeniero Martínez.

SEÑOR MARTÍNEZ (Leonardo).- Capaz que sería AUV a pedal...

(Hilaridad)

—Sí, AFE no logra... Es decir... Perdón, el modo ferroviario no logra integrarse...

SEÑORA PRESIDENTA.- Le sugerimos, con todo respeto -porque, además, es de lo más interesante lo que no está brindando como información-, responder el resto de las preguntas que tenía formuladas porque tenemos otro invitado y también tenemos que ser respetuosos con la hora.

SEÑOR MARTÍNEZ (Leonardo).- Una cosa que, quizás, en cuanto al tema de los términos, que por ahí se usan unos u otros... A mí me gusta decir o a la gerencia nuestra nos gusta... Bueno, de hecho, hicimos una presentación una vez porque con un gerente general nos pasaba lo mismo: cuando uno va a montar un sistema, la parte tecnológica, hay una etapa de prediseño y diseño; eso termina con el pliego. El pliego es la interfaz que cierra la etapa de diseño y abre la etapa de implementación. La implementación es cuando uno sale a hacer compras, contrata proveedores, entrena a la gente para que esos nuevos componentes sean manejados, conectados, enchufados, se dan los cursos de capacitación... La etapa de implementación termina en el momento en que se cierra un contrato y se da la recepción definitiva o la recepción...

SEÑORA PRESIDENTA.- Provisoria.

SEÑOR MARTÍNEZ (Leonardo).- Gracias. Sí, provisoria; era la palabra que me estaba faltando.

Y empiezan a correr las garantías y los contratos de soporte y asistencia; ese momento es donde empieza la puesta en producción. Durante todo este proceso -el resumen, vamos a decir, o la síntesis de las externalidades, sumado a la falta de músculo tecnológico que tenía AFE, más todos esos problemas de que los maquinistas no querían ir a los cursos, de que los despachadores no cerraban un acuerdo con la Administración, etcétera, etcétera- no se logró hacer esa etapa de puesta en producción en campo. Desde el punto de vista del sistema, sí, el sistema estaba en producción.

¿Qué significó todo esto para el ferrocarril? Yo, cuando ingreso a AFE y me muestran ese borrador de pliego en una reunión con toda la gerencia de AFE -yo era nuevo, no conocía a nadie- y decían algo así como: "El año que viene lo tenemos andando esto", yo les decía: "Esto es difícilísimo para una empresa como UTE que tiene músculo técnico, ingenieros de todos los tamaños, tipos y colores entrenados en todas las tecnologías; hacer esto es difícil para una empresa así. Acá, siendo un equipo tan chico y con tan poca experiencia va a ser muy difícil para la Administración lograr hacer la implementación del sistema"; ya ni hablemos de la puesta en producción. Y en esa reunión se me reían. Entonces, ¿qué significó para el ferrocarril? Bueno, creo que no significó mucho porque no hemos podido pasar a puesta en producción, pero sí se dio una lección de que en AFE, poniendo cabeza, motivando a la gente, pensando y empujando se podían hacer un montón de cosas que antes no se podía.

En cuanto al contrato, yo participé en la redacción del pliego, teníamos una discusión con el abogado porque yo le decía: "Los contratos se perfeccionan con la puesta en garantía", que es lo que dice el Toca. Pero él me decía: "No, igual voy a hacer contratos". Y, bueno, igual hizo un contrato y yo lo ayudé a elaborarlo. El contrato de la AUV fue elaborado por el doctor Pittamiglio y yo colaboré con él en los aspectos tecnológicos. Sí lo vi, pero no lo tengo en la cabeza. Sí se firmó un contrato, y lo firmamos en diciembre del 2015, creo.

Creo que respondí...

Con respecto a en cuántos meses puede quedar operativo un sistema de estas características, hay otro tema de terminología. Todo el mundo sabe lo que es un *software* cerrado -como Windows-, es como un auto: uno se sube, le dan un volante, maneja y no le importa lo que hay abajo. Después, todo el mundo sabe lo que es el código abierto; llevado a términos de automóviles sería como "yo compro las ruedas, yo compro los amortiguadores". Hay gente que hace eso, como pasión: monta a su riesgo el auto y son esos buggies o esas motos que uno ve en los desfiles; eso sería un *software* abierto o un sistema abierto. Pero en el medio hay una cosa muy poco común -que la gente mayormente no sabe, pero que a nosotros los ingenieros eléctricos nos encanta- que es el *software* industrial: es un punto medio entre *software* abierto y *software* cerrado. Es como un *software* cerrado, pero donde algunas cosas se configuran. Un sistema industrial de estos montos y de estas categorías lleva entre doce y veinticuatro meses la etapa de implementación. La etapa de diseño -o sea, escribir los pliegos y todo lo demás- se puede estimar en doce meses. Cuando empezó el proyecto, se adjudicó y tuvimos las primeras reuniones de lanzamiento con ART nos habíamos propuesto hacer la implementación en doce meses; era muy ambicioso, fue muy ambicioso y fue intenso, pero se logró, manejando un montón de externalidades, como veíamos recién, y otras más, que quizá no valga la pena recordar o no vengan al caso.

SEÑORA PRESIDENTA.- Muchas gracias.

Adelante, diputado Carballo.

SEÑOR REPRESENTANTE CARBALLO DA COSTA (Felipe).- Sí, solo tengo una consideración. El señor Martínez, cuando comenzó a hacer su primera intervención, dijo que no podía mentir, que no podía mentir. Le agradezco toda la exposición que hizo porque lo que dijo hoy acá es muy coherente con el informe que firmó en el año 2017. A modo de ilustrar, dice que el 7 de marzo de 2017 se envió nota 192315 informando el correcto funcionamiento del sistema de recepción provisoria y entrada del período extendido de garantía por treinta y seis meses.

Gracias, Martínez.

SEÑOR REPRESENTANTE LERETÉ (Alfonso).- Un saludo al testigo.

Quiero hacerle algunas consultitas porque me quedé con algunas dudas.

La pregunta del señor diputado Pasquet no fue respondida y hace referencia a la intimación que se le realizó por parte del actual presidente de AFE, Pollak. ¿A qué voy con esta pregunta? A que si se hubiera liquidado el tema y se hubiera finiquitado, no se tendría que haber intimado. Estamos de acuerdo, ¿no?

Entonces, mi pregunta es: durante todo ese tiempo, ¿qué fue lo que impidió para que efectivamente se cerrara el contrato?

SEÑORA PRESIDENTA.- Tiene la palabra el ingeniero Martínez. Muy brevemente, por favor.

SEÑOR MARTÍNEZ (Leonardo).- Creo que ya lo expresé. El contrato estaba para cerrar la segunda adenda hacia fines de 2019, pero habíamos encontrado esa falla intermitente. Entonces, ART me hacía presión y decía: "No. Funciona todo". Y yo decía: "No. No funciona". Entonces, ahí entramos en una discusión técnica con ellos de si la falla existía o si la falla no existía. Eso nos llevó todo el 2019 hasta que logramos replicar la falla.

A todo eso viene un gerente general que me pregunta: "¿Qué harías vos para que esto sea más rápido?". "Yo, lo que haría sería sacarle del contrato la parte IT y ponérsela a un proveedor, a un tercer proveedor". Y el gerente general entendía que era mejor que ART lo hiciera dentro del contrato, lo cual es válido.

Por eso no se intimó; se estaba esperando, es decir, durante esa Administración se quería o se pretendía tener una buena llegada, vamos a decir, con ART para que ellos resolvieran.

SEÑOR REPRESENTANTE LERETÉ (Alfonso).- ¿Puedo interrumpir un segundito?

Esta falla, ¿por qué no se detectó en 2017?

SEÑOR MARTÍNEZ (Leonardo).- La versión anterior no tenía esas fallas de comunicaciones. En la versión anterior lo que teníamos eran errores de seteo de mapa, puntos georreferenciados. Cuando logramos barrer todo eso -hicimos ese recorrido en la camioneta, pusimos todos los puntos y por fin ellos cargaron el mapa-, ahí no teníamos errores de mapa y parecía que andaba todo bien. Nosotros dijimos: "No". Yo le pedí a Gustavo Godino, un gran jefe de departamento que lamentablemente se jubiló: "Quedate por favor, Gustavo, en la máquina. Vamos a hacer una recorrida hoy de noche", y empezamos a ver la falla en ciertos puntos de la red a ciertas horas. Eso fue lo que registramos y nosotros decíamos: "No. Esto no puede ser recepcionado. Tienen que arreglarlo hoy, tienen que arreglarlo ya; si no, no liberamos la garantía".

Todo eso fue lo que motivó el retraso. Lo estuvimos por recepcionar con Sobral ya en esta Administración, al principio. Pero yo le decía: "Fernando: esto lo tienen que arreglar". Después vino la pandemia y vino una respuesta de ellos; si era lenta y difícil, como son ellos, más difícil y más lenta... Y Fernando Silveira estaba con ese enfoque de: "Lo tienen que resolver ellos".

Cuando vino Pollak, yo le trasmito a Jorge Borges: "Mirá, decile al presidente que nosotros tenemos que contratar el IT; ellos no lo van a hacer". Y ahí fue que ellos dijeron, para cambiar el panorama, las reglas de juego: "Intimemos. Intimemos porque...". Me asombró. Realmente no estaba acostumbrado a que un directorio fuera por un camino tan duro con el proveedor. Pensé que no iba a funcionar, pero los terminó trayendo a la mesa de negociación ya más domados. Es como que vieron... Yo estaba muy peleado con ellos en ese momento, era muy duro mi relacionamiento con ART, pero como que no sé... Fue oportuno.

SEÑOR REPRESENTANTE LERETÉ (Alfonso).- En términos más simples: 2015, 2016, 2017, 2018, 2019, 2020, 2021, 2022 el tema no quedó liquidado, y recién en 2023 se terminó. ¿Fue así?

SEÑOR MARTÍNEZ (Leonardo).- No; no. Fue en julio... Ya me olvidé de qué año. Julio del año pasado. Ahí fue que yo paso... Recién logramos contratar a la tercerizada para que hiciera la purga porque también hubo un retraso después en AFE para contratar, que es otro tema. Hicimos la purga en enero de 2023. Estuve todo el verano encerrado en el Data Center de Pando con la gente de la contratista, de la tercera contratista, y después de que limpiamos las bases de datos, parte de esas fallas

intermitentes ahí desaparecieron. Había un error ahí en la parte de servidores que ellos nunca reconocieron.

Después ellos vinieron, el año pasado, y los subimos arriba de las máquinas. El taller de electrónica ya estaba diezmado: uno de los muchachos se fue certificado por enfermedad y el otro se había ido; me quedaba uno solo. Y bueno, hicimos las pruebas, los testeos, y en mayo, junio, ya estábamos listos. Después, yo estuve todo un mes armando el papeleo para dar el cierre.

SEÑOR REPRESENTANTE LERETÉ (Alfonso).- Y ahí fue cuando usted estampó la firma y se cerró el proceso que arrancó en 2015. ¿Es correcto?

SEÑOR MARTÍNEZ (Leonardo).- Se firmó el contrato en diciembre de 2015, ¿no?

SEÑOR REPRESENTANTE LERETÉ (Alfonso).- Pasaron todos estos años y el año pasado se cerró.

SEÑOR MARTÍNEZ (Leonardo).- Sí.

SEÑOR REPRESENTANTE LERETÉ (Alfonso).- Y allí usted quedó tranquilo porque nueve años no es poca cosa, ¿no? Son casi dos períodos de gobierno.

Muy bien.

Gracias.

SEÑORA PRESIDENTA.- ¿Algún otro legislador desea hacer uso de la palabra?

Agradecemos la presencia del invitado.

(Se retira de sala el gerente de Comunicaciones de la Administración de Ferrocarriles del Estado, ingeniero Leonardo Martínez)

(Ingresa a sala el ex gerente general de la Administración de Ferrocarriles del Estado, ingeniero Fernando Silveira)

—Buenos días.

Agradecemos al ingeniero Fernando Silveira su presencia en el día de hoy. Estamos acotados por temas supervenientes que escapan a nuestra voluntad, por lo que le damos la palabra a los legisladores para que empiecen a formular las preguntas que entiendan pertinentes, sin perjuicio de una futura citación de su persona, que quedará en suspenso.

SEÑOR REPRESENTANTE CARBALLO DA COSTA (Felipe).- Agradezco al invitado.

Hemos escuchado decir en este recinto de la Cámara de Diputados -y también públicamente- que se había gastado US\$ 1 millón para comprar un camión bivial, y después nos fuimos enterando de que en realidad no era un camión, eran dos camiones: una fumigadora y también una desmalezadora. Por la presencia de algunos de los invitados que hemos venido recibiendo también fue quedando claro que los camiones funcionaban; no era que estuviesen rotos. Eso en gran medida va quedando un poco al descubierto según las versiones taquigráficas.

Si mal no tengo entendido, el señor Fernando Silveira fue quien viajó a España e inspeccionó los dos camiones biviales. ¿Qué nos puede comentar en relación a eso? ¿Los camiones funcionaban o no? ¿Constataron algún tipo de irregularidad en ese momento? ¿Cuáles fueron las medidas de reclamo que se tomaron en el caso de que los camiones no funcionaran?

Esas son algunas de las consultas que quisiéramos hacerle, entre varias preguntas.

Como decía la presidenta, por un tema de tiempo, queremos dejar planteado en esta Comisión el interés por parte de la bancada del Frente Amplio de analizar la presencia del señor Fernando Silveira en futuras reuniones.

SEÑOR SILVEIRA (Fernando).- En cuanto a la adquisición de esos equipos, quiero decir que fueron cuatro; dos camiones biviales con grúa, con caja volcadora y con tornamesa, porque se ha instalado en la opinión, no sé si pública o a nivel de direcciones, que simplemente fueron camiones. ¡No, no! Son camiones biviales con tornamesa, y cuando digo biviales estoy diciendo que tienen un sistema para andar sobre la vía y sobre la ruta, con caja volcadora y con grúa. El costo de cada uno de ellos fue de € 252.300, por lo que surge de un proceso licitatorio. O sea, los cuatro equipos -dos más dos- fueron adquiridos por un proceso licitatorio: la Licitación Abreviada N° 9/13 por los camiones biviales con todos los equipamientos y, si mal no recuerdo, creo que la Licitación Abreviada N° 10/13 por las desbrozadoras.

Fue un proceso licitatorio que dio todos los pasos por los que pasa cualquier otra licitación de adquisición de materiales. En particular, el costo de los camiones fue ese; ahora no recuerdo cuál fue el costo de las desbrozadoras, pero el total puede andar en una cifra que ronda en lo que usted mencionaba, diputado.

Por lo tanto, hubo una serie de procesos administrativos y el Directorio de aquel momento estaba totalmente enterado de lo que se iba haciendo y se dejaba de hacer; en realidad, de lo que se iba haciendo, porque era un proceso que estaba en construcción.

Ahí respondo la consulta en cuanto a los costos y, de paso, también dije cuál era el equipamiento de cada uno de los camiones.

En cuanto a la inspección y viaje, dentro del proceso de adjudicación también se firmó un contrato con la empresa adjudicataria, en el que se preveía que AFE podía inspeccionar en fábrica cómo iba el avance de los camiones en particular. ¿Por qué? Porque a camiones estándar, comunes y corrientes, había que agregarles todos los accesorios y todo el equipamiento que yo vengo mencionando. Por lo tanto, eso requería homologaciones en la fábrica -en este caso de Renault, porque los camiones eran de esa marca- de Renault en España para poder reubicar accesorios del camión: depósitos de aire, depósito de combustible, sistema de escape, sistema de combustible. En este caso, ya venían con lo que hoy estaba difundido, que es el AdBlue para el tratamiento de los gases de escape, y reforzar el chasis para colocar la caja volcadora, los elementos biviales y la grúa. Eso se previó.

Entre otras cosas, el contrato también decía que debían informar sobre un cronograma de avance de la fabricación, del ensamble de todos los equipos, que fue lo que motivó a que nosotros advirtiéramos al Directorio de aquel momento, que creo que ya había cambiado. O sea, la adquisición de esos equipos trascendió tres directorios, lo que es una particularidad también. Entonces, junto al ingeniero León, nos habían pedido... Particularmente, a mí me habían pedido que colaborara con la Gerencia de Vía y Obras. Acá abro un paréntesis.

En aquel momento -estamos hablando de 2013, 2014, 2015-, yo era gerente de Material Rodante. Mi función era gerenciar todo lo que era mantenimiento y disponibilidad de locomotoras y vagones. En aquel momento AFE estaba en un proceso de transformación, en el cual se había empezado a sacarle la característica de monolítico a lo que era el transporte ferroviario para empezar a crear otras organizaciones para poder desarrollar lo que era el modo ferroviario.

En este contexto me solicitan que colabore con Vía y Obras, que estaba necesitando equiparse con herramientas para el mantenimiento de vía de lo que le había quedado de aquella gerencia de Vía y Obras en aquel momento.

Acá abro otro paréntesis porque la mayoría de las vías se habían concesionado al Ministerio para que hiciera su mantenimiento; de ahí el Focem I, Focem II, vía de Ferrocarril Central, en fin. A Vía y Obras de aquel momento le había quedado, a grandes rasgos, la línea de Río Branco, línea Minas como mantenimiento. También en otro proceso de disminución de AFE en cuanto a personal, no solo administrativo, sino obrero y técnico, a lo que había quedado se le estaba pidiendo, con el presupuesto acotado que siempre tuvo AFE, equiparse con herramientas que le permitiera seguir haciendo las tareas que le habían quedado, que básicamente eran esas dos líneas que les mencionaba: mantenimiento y la parte pasajeros.

Dicho esto, el contrato -vuelvo a lo que era el contrato- preveía que AFE podía inspeccionar, que tenía potestad de hacerlo o no. Se le informó al Directorio, después de que se adjudicó, que no se había tenido más noticias en cuanto al cronograma de fabricación de los vehículos, y ahí es que el Directorio de aquel momento entiende que había que ir a ver cuál era la situación de esos materiales en fábrica. Nos designaron junto al ingeniero León para que concurriéramos a ver cuál era la situación de los equipos: qué avance y fabricación tenían. De esa visita hay actas -yo entiendo que deberían estar en el expediente- en las que están cuáles fueron las tareas que se hicieron, que se conversaron con la firma ITK de España. Se nos consultó; aparte nosotros llevamos ciertas cuestiones bien determinadas que ellos tenían que definir, por ejemplo, el cronograma. También aprovechan la oportunidad para plantear, no digo modificaciones, pero sí algunas dudas que ellos tenían en cuanto a cómo ubicar los comandos en las desbrozadoras, cómo ubicar alguna cuestión que tenía que ver con la ergonomía del operador, en fin: alguna otra cosa también se definió, más allá de exigirle también una serie de proveedores de repuestos pensando en el futuro mantenimiento de esos equipos.

Esa visita se llevó a cabo y se hizo un informe a la llegada; a la vuelta se le brindó al Directorio el informe que hicimos. Y a grandes rasgos, nos encontramos con las dos desbrozadoras en el proceso, ya casi finalizando el ensamble de todas las piezas, y en las que no, estaban los elementos ahí para ser colocados. Lo que vimos concretamente fue que lo que ellos habían ofertado en el marco de la licitación eran los elementos que estaban ahí para colocarse: el desbrozador de tal marca; el generador de energía eléctrica de tal marca, de tal capacidad; los motores hidráulicos de tal o cual capacidad. O sea, estaba todo ahí.

En el caso particular de los camiones, estaban prácticamente tal cual los proporcionaba la fábrica Renault. O sea, en los camiones normalmente se entregan el bastidor, la cabina; y quien lo quiera, le coloca sobre el bastidor el elemento por el cual lo va a utilizar, una caja volcadora, un trompo para cemento, sea lo que sea. En este caso había que colocarle caja volcadora, la tornamesa, la grúa y los diplotis para la tracción ferroviaria. Estaban los dos camiones, las grúas -que coincidía con lo que habían ofertado-, las tornamesas -una estaba colocada en uno de los camiones, la otra no- y los diplotis de la tracción ferroviaria: no estaba montada. Eso fue lo que se informó.

Después llegó el proceso de recepción acá en Uruguay. En el contrato también estaba previsto cuál era la cantidad de pruebas que había que hacer en cada uno de los equipos, y las desbrozadoras pasaron la prueba; no tuvieron mayores problemas, más que tener que ensamblar algunas piezas acá -que está dentro de lo previsto-, con técnicos que vinieron de la firma.

A las desbrozadoras se les hizo la recepción provisoria, a los camiones no. ¿Por qué? Porque si bien en los camiones la funcionalidad de la grúa fue correcta, la funcionalidad de la tornamesa también fue correcta, la caja volcadora no tiene mayores inconvenientes, uno de los días una pieza que vinculaba el diptoris delantero de unos de los camiones se quebró, por lo cual con el ingeniero León entendimos, en aquel momento, que era motivo para no hacerle la recepción provisoria hasta que solucionaran ese tema, obviamente porque no iban a quedar funcionando. Si bien había funcionando todos los días previos, quebró una pieza. Yo entendí que era un tema de diseño, de cómo habían acoplado el diptoris; o sea, la tracción ferroviaria delantera al chasis, al bastidor del camión. Y ahí un poco quedó en manos de... digamos, como ejecutar garantías o demás, como que no estaban recepcionados. Eso fue por agosto de 2015, si mal no recuerdo. Ahí quedó en manos de ITK solucionar el problema. Después, si hubo otros reclamos a partir de 2015, ahí ya no sabría decirle porque yo el 31 de diciembre de 2015 hacía tiempo que venía pidiendo una excedencia por otros motivos y no continué, no seguí el tema de los camiones, qué fue lo que se reclamó, cuál fue la solución que ITK ejecutó para solucionar ese problema. Después, en otra etapa, me enteré de que ITK efectivamente sí rediseñó todo lo que tiene que ver con la tracción ferroviaria, que los camiones quedaron funcionando. Y ahí es cuando fueron a la inspección técnica de Sucta en aquel momento -para andar en carretera, en calle-, y detectaron un exceso de peso en el eje delantero, para lo cual se propusieron varias soluciones. Tengo entendido que el Directorio de aquel momento -que ya era otro- determinó que quedaran parados ahí porque le iban a reclamar a la empresas y demás.

Creo que respondí sus tres consultas que pude anotar acá.

SEÑOR REPRESENTANTE CARBALLO DA COSTA (Felipe).- Quiero hacer una consulta más que está vinculada con la fecha en la que compraron los camiones, porque también es un dato importante para esta Comisión cuándo compraron los camiones.

Evidentemente, cuando estaba el nuevo Directorio, desde el año 2015 al año 2019, esos camiones ya estaban comprados, supongo. Y lo que se hizo en esa etapa, o en ese Directorio, fue levantar esos camiones; quisiera saber si nos puede explicar eso. Yo digo levantar, es decir, ir a buscarlos al puerto; no sé: ¿cuál es el mecanismo? A ver si nos puede contar algo con relación a eso.

Me interesa sobremanera la fecha de la compra de los camiones biviales. Me queda claro el costo de los camiones, que fueron comprados juntos, que funcionaban. Es decir, lo de la fecha es lo que me interesa.

SEÑOR SILVEIRA (Fernando).- Me quedó algo en el tintero con respecto al proceso de licitación.

En particular, los camiones en un principio no contaban, no se habían pedido en el pliego, con las tornamesas. Lo de las tornamesas fue una compra directa que se hizo luego de adjudicada la licitación. En el momento en que la firma de España viene a firmar el contrato, ofreció también colocar las tornamesas a los camiones. Y ahí se hizo una compra directa, creo que es la 41/13. Dicho sea de paso, en la visita que hicimos a España, eso complicó un poco a la empresa porque tuvieron que rediseñar toda la ubicación de lo que eran los elementos para poder colocar esa tornamesa.

SEÑOR REPRESENTANTE PASQUET (Ope).- Hablo de tornamesa y se imagina que yo de esto no sé nada, pero uno de los testigos que vino aquí habló de la tornamesa y nos explicó que es un dispositivo que se usa para que el camión, cuando va en un riel, se pueda dar vuelta, es decir, girar sobre sí mismo para empezar a recorrer la vía en el sentido opuesto al que venía recorriendo, que ese es el sentido de la tornamesa.

Después aclaró que, como había problemas de diseño -porque resultaban demasiado pesados esos artefactos-, decidieron sacarle la tornamesa al camión para aligerarlo, a efectos de que pesara menos porque advirtieron que, habiendo aquí tantos pasos a nivel, en realidad no se necesitaba hacer que el camión girara sobre sí mismo sobre la vía, sino que se lo podía sacar por un paso a nivel y hacerlo dar la vuelta.

Quiero saber si todo eso es así como yo lo entendí, escuchando a otras personas que vinieron aquí a declarar, porque si fuera así, resulta que se compró un camión que originariamente no tenía tornamesa, después a pedido de AFE le incorporaron una tornamesa con las dificultades que produjo la incorporación, de las que usted nos hablaba recién, y terminaron sacándole la tornamesa porque advirtieron que de esa manera pesaba demasiado.

¿Entendí bien yo o me equivoqué en alguna parte?

SEÑOR REPRESENTANTE CARBALLO DA COSTA (Felipe).- Voy a decir algo que tiene que ver con esto que planteaba el diputado Pasquet hace un momento, porque también hicimos la consulta a algunos de los invitados de las cosas que nos imaginábamos del camión y les decíamos: "Bueno, a ver, el camión marcha hacia delante en la vía y hacía atrás en la vía", y nos respondieron que sí. Y nosotros tuvimos la oportunidad de ver algunos videos del funcionamiento del camión. Entonces, a eso le agregamos lo de la tornamesa -esa era la consulta que se hacía-, si el camión va hacia adelante y hacia atrás en la vía.

A ver qué nos puede explicar o contar en relación a eso.

SEÑOR SILVEIRA (Fernando).- Termino con la parte de las fechas porque quedó una consulta pendiente.

Las licitaciones son del año 2013. No tengo presente cuando fue que se adjudicó exactamente y demás. Las fechas están entre el 2013, que se hizo la licitación, se adjudicó y demás, hasta que los camiones llegaron a Uruguay, que fue por agosto de 2015.

SEÑOR REPRESENTANTE CARBALLO DA COSTA (Felipe).- O sea que escapa a la fecha investigada. Acá estamos de 2014 en adelante. Usted me dice que esto es de 2013.

SEÑOR SILVEIRA (Fernando).- La licitación se armó en el 2013; no sé en qué fecha se terminó adjudicando -habría que investigarlo en el expediente-, pero obviamente abarcó el año 2014 y llegó hasta que tuvieron los problemas en agosto de 2015. O sea que más o menos abarca en parte, parcial... Por eso, en un principio dije que esta compra trascendió a tres directorios: Setelich, Melo y Rodríguez.

En cuanto a la tornamesa, ¿por qué termina ITK ofreciendo tornamesa para los camiones? Porque para las desbrozadoras y desmalezadoras -en realidad son desbrozadoras y aplicadoras de herbicida; cumplían dos funciones esas dresinas o esas zorras-, en el pliego técnico se había exigido que tuvieran un mecanismo para poderlas dar vuelta en la vía. Esto es una aplicación netamente ferroviaria, que venía de hacía muchos años. En ciertos equipamientos se justifica todo lo que tiene que ver con las zorras de vía que utilizaba la gerencia de Vía y Obras, que hacía mantenimiento de vía, porque usted llega a un lugar en una zorra, la para, tiene un mecanismo para poder darla vuelta y al final de la jornada retorna a la misma estación de la cual había salido cuando se le asignó la tarea. En las desbrozadoras y desmalezadoras es un equipamiento que sí estaba exigido, fue analizado en su momento y se aprobó. En el frente de las desbrozadoras estaba el brazo desbrozador y en la parte trasera de la dresina -de la

zorra- estaban todos los tubos de aplicación de herbicida. Entonces, iba hacia un lugar cortando y aplicando herbicida, y volvía al lugar desde el que había salido.

Por eso digo que cuando estaban adjudicados los equipos se ofreció colocarle el mismo sistema a los camiones, y AFE entendió -sobre todo, la gerencia de Vía y Obras- que podía ser útil. Yo, particularmente le vi algún inconveniente, sobre todo por la altura que veía que tenían los camiones. Como eso iba colocado debajo del bastidor, podían tener problemas en la circulación, más que solucionar un problema operativo sobre la vía porque, como bien se dice, poniendo marcha atrás, o sea invirtiendo el flujo hidráulico de los motores de tracción de la parte ferroviaria que era un sistema hidráulico, se puede retornar, y además, se puede hacer coincidir los trayectos con pasos a nivel, que hay bastantes en Uruguay, sobre todo en el interior, sobre caminos rurales y demás. Simplemente, se posiciona el camión en un paso a nivel, se bajan los equipos de tracción ferroviaria, se llega hasta el lugar en el que se va a trabajar y se puede seguir hasta el próximo paso a nivel, y ahí se baja o se retorna. El tema está en qué trayectos se pretendían hacer con esos camiones. Eso escapa a mí en cuanto a lo que se pretendía de los camiones en aquel momento porque, como dije, yo era gerente de Material Rodante, y estos son equipos que se habían comprado cuya utilidad era básicamente para la gerencia de Vía y Obras para mantenimiento de vía. Yo no sé internamente qué trayecto pretendían hacer, si eran 3 kilómetros, 2 kilómetros o 15 o 20. Ahí ya escapa un poco a lo que yo conocía.

No sé si expliqué todo o quedó algo en el tintero.

SEÑOR REPRESENTANTE PASQUET (Ope).-Vuelvo sobre la cuestión del peso; eso quedó.

SEÑOR SILVEIRA (Fernando).- Acá ya entramos en la otra etapa en la cual yo me vinculé con AFE, que fue después de haberme ido. En esta Administración estuve ocupando el cargo de Gerencia General con la Presidencia de Vaczy, y una de las cosas que se me encargó fue poner en funcionamiento esos camiones que estaban fuera de servicio desde el año 2015 o 2016, no recuerdo bien. Eran camiones que estaban depositados en un galpón. El Directorio me solicitó -en realidad no fue solo Vaczy- que los pusiéramos en funcionamiento. Obviamente, como yo tenía conocimiento de cómo habían sido fabricados y contruidos los camiones, y además me había llegado información del proceso a partir del 2015 en adelante de qué era lo que había pasado -había varias soluciones propuestas, incluso con el ministerio de Transporte, de cómo se podía levantar la restricción que tenían-, y viendo la funcionalidad que podían llegar a tener, me embarqué en un proyecto de ponerlos en servicio, de dejarlos totalmente habilitados. Eso se logró.

Lo que se hizo fue quitar la tornamesa para sacar peso de abajo, que era algo que no tenía mucha funcionalidad por lo que expliqué recién. La parte de tracción de los biviales estaba solucionada por parte de la empresa ITK, no hubo que hacer absolutamente nada. Lo que sí hubo que hacer fue reubicar la grúa, que es bastante potente -es una grúa con mucha potencialidad que tienen esos camiones, que es una cosa que pedía Vía y Obras, en el sentido de que tuvieran muy buen alcance para levantar peso del costado de la vía-, para poder distribuir mejor los pesos en el camión y que quedaran habilitados, tanto para la parte ferroviaria como para la parte vial, de carretera. Esa fue la razón por la cual se retiraron esos dos equipos, que están depositados en el mismo galpón en el que estaban depositados los camiones. Los dos camiones quedaron en servicio, funcionando y habilitados por el Ministerio, tanto sea la parte de Transporte -tengo entendido- como la parte de la Dirección Nacional de Transporte Ferroviario. Cuando yo me retiré de AFE, en este período, un camión quedó

funcionando. Es más, hubo un principio de siniestro en un puente, en Pando, y el camión cumplió funciones normales en la reparación de ese puente. Y el otro lo habilitamos en Applus -no es Sucta; ahora es Applus-, que es donde se habilita para andar en la carretera; salió inmediatamente con la habilitación y lo mandamos a un servicio de mantenimiento general para cambio de fluidos porque hacía mucho tiempo que estaba parado y parte del mantenimiento requiere cambiar todos los aceites, filtros y demás. Quedó en un taller para cambiarle esos elementos.

SEÑOR REPRESENTANTE PASQUET (Ope).- ¿Cuáles son los dos equipos que dijo que se sacaron de los camiones y que ahora están depositados?

SEÑOR SILVEIRA (Fernando).- Las tornamesas.

SEÑOR REPRESENTANTE PASQUET (Ope).- ¿Las dos tornamesas?

SEÑOR SILVEIRA (Fernando).- Sí; las dos tornamesas.

Voy a aclarar algo. La tornamesa consiste simplemente en dos vigas verticales, de accionamiento hidráulico, que lo que hacen es apoyar una mesa -de ahí el nombre "tornamesa"- sobre la vía; se levanta con los gatos hidráulicos y los equipos -los camiones o las desbrozadoras- quedan suspendidos en el aire, apoyados en la vía sobre esa mesa y se tornea, digamos, es decir, se le da la vuelta de 180 grados -si alguien quiere jugar, puede hacerla de 360 grados-; después se vuelven a bajar, se apoyan sobre su tracción y se levanta el resto de la mesa. Esa es la funcionalidad de la tornamesa y lo que le da su nombre.

(Se suspende la toma de la versión taquigráfica)

SEÑORA PRESIDENTA.- Si me permite, antes de que se retire, señor diputado Carballo, le robo un minuto, nada más, para que queden establecidos los invitados para la próxima reunión, porque luego no tendríamos número para votar.

No sé si quieren invitar nuevamente al ingeniero Silveira junto con el ingeniero Carlos León o si los legisladores del Frente Amplio van a mocionar para que se invite a alguna otra persona.

SEÑOR REPRESENTANTE CARBALLO DA COSTA (Felipe).- Nosotros ya propusimos a las personas que deberían concurrir a la Comisión. En la reunión pasada planteamos doce nombres -supongo que ya se habrán hecho las gestiones-, y tenemos quince nombres más que propondremos en el mes de julio.

SEÑORA PRESIDENTA.- Algunos ya fueron citados, pero no respondieron; vamos agotando la primera lista; si están de acuerdo, agregaríamos a alguien más y para la próxima reunión citaríamos a tres personas.

Se va a votar esta propuesta.

—Cuatro por la afirmativa: AFIRMATIVA. Unanimidad.

(Se retira el señor representante Felipe Carballo Da Costa)

SEÑOR REPRESENTANTE AITA (Ubaldo).- Buenos días. Agradezco al invitado por su presencia y colaboración con el trabajo de esta Comisión.

Debo aclarar que estoy prácticamente en las mismas circunstancias que el diputado Carballo y, por lo tanto, tendré que retirarme, pero antes quiero hacerle un par de consultas bien concretas.

Usted habló de que las tornamesas fueron ofrecidas en una etapa posterior a la compra de los camiones y las desbrozadoras. ¿Usted tiene conocimiento del precio de las tornamesas?

SEÑOR SILVEIRA (Fernando).- No, pero eso debería surgir del expediente. Es la compra directa 41/13.

SEÑOR REPRESENTANTE AITA (Ubaldo).- Entonces, quisiera confirmar si, en definitiva, los camiones tuvieron utilidad. Esa es la primera pregunta. Entiendo que los camiones tuvieron utilidad, quizás no la prevista, pero en función de las modificaciones que se establecieron, tuvieron utilidad. A eso refiere la pregunta.

Las desbrozadoras prácticamente no tuvieron dificultades, según lo que plantea el señor Silveira.

Por lo tanto, del total de la compra, habría una afectación en función de la inutilidad de la compra de las tornamesas. Esa es mi consulta. ¿Le queda claro?

SEÑOR SILVEIRA (Fernando).- No; perdón.

SEÑOR REPRESENTANTE AITA (Ubaldo).- Seguramente, lo expresé mal.

La primera consulta que hice es si usted tiene conocimiento del precio de las tornamesas, y contestó que no.

La segunda consulta refiere a lo siguiente: los camiones, sin las tornamesas, tienen una funcionalidad, y también las desbrozadoras. O sea que del total de la compra, la pérdida sería el precio de las tornamesas, porque -como usted dijo- las desbrozadoras tuvieron utilidad y los camiones, de alguna manera, también. Lo que parece inútil o inapropiado es el precio de las tornamesas. Esa es mi consulta.

Disculpe la primera versión.

SEÑOR SILVEIRA (Fernando).- Ahora me quedó claro.

Con respecto al precio de las tornamesas, realmente no lo recuerdo. Ese dato surge fácilmente del expediente de la compra directa 41/13, que mencioné.

En cuanto a la utilidad de las desbrozadoras, sobre todo, de las que quedaron en servicio en un principio, se recibieron, se les dio la recepción provisoria y siguieron trabajando; dieron algún problema con el mantenimiento y demás, pero la empresa respondió con una empresa de plaza. En el contrato estaba previsto que ellos tenían que proveer una empresa de plaza que hiciera el seguimiento y mantenimiento. Las desbrozadoras eran equipos bastante sofisticados; eran muy modulares y tenían muchas cosas que coordinar en funcionamiento. Era un equipo bastante moderno en aquel momento. Tengo entendido -porque yo me retiré después de 2015- que ITK se hizo cargo de hacerle el seguimiento, con una empresa de plaza. Como todo elemento nuevo, como todo diseño nuevo, al principio tiene un índice de fallas importante. Se da la famosa curva de bañera, como en cualquier auto que uno compra. Cuando alguien está diseñando un auto, al principio hay muchas fallas y después se estabiliza; luego viene el tiempo de vida útil razonable hasta que empiezan las fallas nuevamente, y ahí ese equipo ya cumplió su ciclo de vida. Con esto pasó algo parecido. Al principio tuvieron varias fallas que se solucionaron, según tengo entendido. Cuando ingresé en AFE como gerente general, estaban las dos desbrozadoras fuera de servicio, pero debido a que no se les hacía mantenimiento, porque a la gerencia de Vía y Obras le faltaba personal para hacerse cargo de ese mantenimiento. Igualmente, no solo a los camiones, sino también a las desbrozadoras les dedicamos tiempo y análisis técnicos. A una de ellas, que estaba fuera de servicio, la dejamos en servicio; simplemente, nos contactamos nuevamente con el

técnico de la empresa que los españoles habían dejado a cargo del servicio. Era, principalmente, un tema de *software*, los *joystick* y alguna cosa más, y el cambio de motores hidráulicos, que ya se había hecho en algún momento. Y en el caso de la segunda desbrozadora que estaba fuera de servicio, cuando yo me fui de AFE quedó fuera de servicio, pero dejé las especificaciones técnicas para comprar cuatro motores hidráulicos, que era el principal problema que tenía.

O sea que dieron resultado durante un tiempo; tuvieron algunas fallas y, por distintos motivos, AFE en ese período no se dedicó a ellas y quedaron fuera de servicio, después de un tiempo de uso.

En cuanto al tema de los camiones y la tornamesa, si la tornamesa no hubiese sido un problema para la distribución de peso, colocación de grúas y todo lo demás, podrían haber tenido una utilidad mayor a la que realmente tuvieron. Sí les da algo extra que pudieran estar equipados, pero no cambia demasiado la funcionalidad de ese vehículo; invirtiendo el flujo hidráulico, volvía al paso a nivel. Eso depende mucho de qué utilidad Vía y Obras quería dar a esos equipos, qué distancia quería recorrer en el modo ferroviario. Un poco está ahí está la respuesta. Realmente, yo no lo puedo decir.

SEÑOR REPRESENTANTE AITA (Ubaldo).- Reitero mis disculpas por tener que retirarme. Gracias por lo aportado.

SEÑOR REPRESENTANTE LERETÉ (Alfonso).- Saludamos al testigo, a quien, al igual que al ingeniero Martínez, conocimos en AFE en nuestro pasaje por el ente.

Voy a hacer una consideración previa: se vienen confirmando todas las denuncias que presentamos en su momento.

Con la comparecencia del ingeniero Martínez quedó bien en claro que el anterior gobierno no pudo concretar la implementación de la Autorización de Uso de Vía y que sí lo pudo lograr este gobierno, el pasado año. Es decir, esto va en tren de confirmar las denuncias que hemos presentado.

En este caso particular de los camiones biviales, el ingeniero citó -lo tomé textual- que estos camiones estaban fuera de servicio, guardados en un galpón, a partir del año 2015 o 2016, es decir, prácticamente desde que llegaron y se bajaron en el puerto, en virtud -esto lo estoy infiriendo por lo que dijo el ingeniero- de esa pieza que se dañó y que afectó la función bimodal, en este caso, la de circular por vía y por carretera.

Entonces, este es el primer tema que nosotros queremos confirmar, en contraste con lo manifestado por el testigo que vino a la reunión anterior, el ex gerente general Américo Fernández, quien dijo que en su gestión estos camiones habían cumplido la doble tarea. Esto lo quiero dejar bien claro, presidenta, porque para eso tenemos la presencia de los testigos; empezamos a contrarrestar y, en este caso, a oponer versiones. Acá me queda claro que lo que acaba de decir el ingeniero Silveira es que estos camiones no cumplieron con esa función.

Pero ahora voy a otra consideración que para mí es importante.

En su función como gerente de Material Rodante, él tenía, como bien dijo, la responsabilidad de tener operativo todo el parque de locomotoras -me imagino-, vagones, coches, motores, etcétera. Ahora bien, ¿necesariamente todo ese material ferroviario rodante tenía y tiene que tener la habilitación de la Dirección Nacional de Transporte Ferroviario o de lo que antes en AFE tendría otro nombre o capaz que de él mismo, en cumplimiento de su función? Mi pregunta es: ¿tiene que existir esa habilitación para que se circule por la vía? Esa es la primera pregunta.

SEÑOR SILVEIRA (Fernando).- A partir de la reestructuración del modo ferroviario en Uruguay -cosa que se produjo con varios vaivenes a partir del año 2000 o 2000 y poco; en toda mi vida funcional en AFE viví varias implementaciones o intentos de implementación de modelos para desarrollar el modo ferroviario- se generó la Dirección Nacional de Transporte Ferroviario, que es la que tenía la función de homologar el material rodante que podía circular sobre la vía.

En un primer período fue bastante desorganizado y caótico -por decirlo de alguna forma-, en el sentido de que en aquel momento esa función empezó a cumplirla la Gerencia de Material Rodante; le pedían a la Gerencia de Material Rodante que habilitara o que hiciera un informe sobre tal o cual equipo, por ejemplo, sobre las locomotoras que ya venían circulando o los vagones que ya venían circulando. Simplemente, se hacía un informe de la condición y las características técnicas de cada uno de esos equipos y también de los equipos nuevos que se fueron incorporando. Recuerdo, por ejemplo, informes que personalmente hice para la Dirección de aquel momento; estaban los vagones de Ancap que se compraron para transporte de combustible; también hubo un camión bivial de la CFU (Corporación Ferroviaria del Uruguay), que terminamos habilitando nosotros en ese período, antes de 2015 -no recuerdo bien el año-, y las camionetas biviales que adquirieron AFE y la Corporación Ferroviaria, alguna de las cuales debe seguir existiendo. O sea, era un proceso que se estaba implantando. Hoy creo que está consolidada la Dirección Nacional de Transporte Ferroviario y esa función la está cumpliendo a pleno, por ejemplo, con locomotoras y vagones que hoy están cumpliendo servicio con el operador del transporte de celulosa de UPM.

Es decir, hubo una transición, que fue un poco desordenada, que se llevó adelante como se pudo; en un primer momento se le pedía a Material Rodante de AFE que hiciera la habilitación, pero después la empezaron a hacer ellos. Esto fue así en parte porque en aquellos años la estructura de AFE estaba cada vez más reducida y con menores posibilidades.

SEÑOR REPRESENTANTE LERETÉ (Alfonso).- ¿En aquel momento, el gerente general de AFE, Américo Fernández, le pidió a usted un informe para que estos camiones circularan por vía? ¿Le pidió que firmara un documento habilitando esos camiones, a pesar de la falla que se había detectado?

SEÑOR SILVEIRA (Fernando).- No; no.

En aquel momento, terminé mi relación con los camiones -por decirlo de alguna forma- en no autorizarlos, en no firmar la recepción provisoria. Sí explicamos que la grúa funcionaba y que la tracción ferroviaria funcionó en algún momento, la caja volcadora, la grúa, en fin, pero ¿qué pasa? Al romperse en algún momento la tracción ferroviaria, el elemento que vinculaba -fue hasta donde yo llegué-, los camiones quedaron parados y se le dio intervención a la empresa española que los había fabricado. Es más, antes de volver a España ellos desarmaron esos camiones; los dejaron desarmados, precisamente, para analizar cuál era el problema que tenían. Eso fue en agosto o setiembre de 2015, y el tema camiones quedó ahí. Se hizo algún informe al Directorio de aquel momento, explicando cuál era nuestra visión sobre lo que había pasado, en el que decíamos que para nosotros era un tema de diseño y de resistencia de materiales la razón por la que se había roto esa pieza. La empresa española argumentó que había sido un problema en la descarga. El precio de los camiones que yo les di hoy es el precio CIF- Puerto de Montevideo. Por lo tanto, para llevarlos desde el puerto hacia los galpones de AFE -donde se empezaron las pruebas- se contrató a una empresa, que los llevó y los descargó. La empresa ITK argumentó en algún momento que había sido un problema en la manipulación de la descarga, pero no sé en qué quedó, al final. Tengo entendido que a

partir de ahí se le dio intervención a ITK. Yo después me retiré de AFE, pero sé que en los períodos posteriores hubo intervenciones, de vuelta, de ITK, que modificó los diploris. Supuestamente, habían quedado operativos, pero eso no lo sé. Por lo tanto, lo que dijo el anterior gerente general no lo conozco. Sé que en algún momento, por lo que hablé con el ingeniero León, habían ido a Applus -en aquel momento era Sucta- para habilitarlos; o sea que alguna funcionalidad tenían, por lo menos para las habilitaciones. Pero tengo entendido que después, sobre la vía, para el trabajo para el que habían sido adquiridos, quedaron depositados en un galpón hasta que se resolviera ese conflicto que había con la empresa fabricante. Ahí fue cuando yo los encontré después.

SEÑOR REPRESENTANTE LERETÉ (Alfonso).- Para mí es muy importante este testimonio porque ahora lo voy a respaldar con documentación, con pruebas documentales, para dejar sin efecto lo que en la anterior reunión aportó el ex gerente general Fernández. ¿Por qué? Porque el ex gerente de Material Rodante afirma que durante su gestión, que concluyó el 31 de diciembre de 2015 -cuando pasó a ser parte de los funcionarios del ente que se declararon excedentarios-, no hubo ningún documento firmado por él habilitando estos camiones a circular por vía. Pero aparece un documento del 31 de agosto de 2017 -está dentro de las pruebas que se nos aportaron y dentro del *pendrive* que AFE nos envió- en el que el Directorio de la época realiza una denuncia concreta sobre estos dos camiones, y que tiene un párrafo que es muy importante. Con fecha 18/11/2016 se inspeccionaron los mencionados vehículos -los camiones- por parte de la Dirección Nacional de Transporte Ferroviario, concluyendo que no cumplen con los pesos máximos permitidos por eje y el bruto total de conformidad a lo dispuesto por el Decreto N° 311/007, y que la circulación de los vehículos en condiciones reglamentarias los inhiben de transportar carga útil.

Esta es la prueba documental clarísima de que en 2015 no estuvieron operativos y que en 2016 no estuvieron operativos porque esto es de 2017. Es clarísimo que no estaban operativos.

Ahora sí quiero enganchar esto con la participación del ingeniero Silveira cuando ocupó el cargo de gerente general para ver si uno de ellos, por lo menos -como en su momento se dijo por parte del expresidente Vaczy-, logró quedar operativo y si logró sortear la barrera de la inspección de la Dirección de Transporte Ferroviario.

Esa es la pregunta.

SEÑOR SILVEIRA (Fernando).- Los dos camiones quedaron habilitados desde el punto de vista vial y ferroviario.

Consta en documentos que deben estar en AFE. Yo tengo mis copias, obviamente; llegado el caso, se pueden proporcionar. Allí la Dirección de Transporte Ferroviario los habilita a andar sobre la vía y Transporte del Ministerio también los habilita a andar sobre la ruta, habiendo pasado la inspección de Applus, la inspección técnica vehicular. Una de las pruebas que se les hace es el peso por eje y, en función de eso, se establece cuál es el peso bruto total para los cuales se los habilita. O sea, cuando se les hizo la modificación, quedaron habilitados totalmente.

SEÑOR REPRESENTANTE LERETÉ (Alfonso).- Está respondido y claramente respondido.

Gracias.

SEÑORA PRESIDENTA.- Le agradecemos su presencia.

Como sabe, será nuevamente convocado a través de Secretaría.

Se levanta la reunión.

≠