



PARLAMENTO

DEL URUGUAY

CÁMARA DE REPRESENTANTES

Secretaría

XLIX Legislatura

**DEPARTAMENTO
PROCESADORA DE DOCUMENTOS**

Nº 1866 de 2024

Carpeta Nº 4232 de 2024

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

**SEÑOR EXPRESIDENTE DE LA ADMINISTRACIÓN DE
FERROCARRILES DEL ESTADO, JORGE SETELICH**

Versión taquigráfica de la reunión realizada
el día 30 de julio de 2024

(Sin corregir)

Preside: Señora Representante Laura Burgoa.

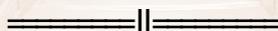
Miembros: Señores Representantes Ubaldo Aita, Felipe Carballo Da Costa, Ope Pasquet y Martín Sodano.

Denunciante: Señor Representante Alfonso Lereté.

Invitado: Señor expresidentes de la Administración de Ferrocarriles del Estado, Jorge Setelich.

Secretario: Señor Pablo Poli.

Prosecretario: Señora Sandra Pelayo.



SEÑORA PRESIDENTA (Laura Burgoa).- Buenos días.

Habiendo número, está abierta la reunión.

Si el invitado está presente, lo hacemos pasar.

(Ingresa a sala el señor Jorge Setelich, ex presidente de la Administración de Ferrocarriles del Estado, AFE)

—Muy buenos días. Le damos la bienvenida.

Lo invitamos a presentarse y a decir qué cargos ocupó en AFE, desde qué fecha y hasta cuándo, y también en otro lugar de la Administración, si cabe.

SEÑOR SETELICH (Jorge).- Buenos días.

Los cargos que ocupé fueron en AFE, donde integré el Directorio como presidente desde el 3 de mayo de 2012 hasta el 7 de noviembre de 2013. Y luego, en un período posterior, estuve entre el 1° de marzo de 2015 y el 29 de febrero de 2020 en la Subsecretaría de Transporte y Obras Públicas.

SEÑORA PRESIDENTA.- Muchas gracias.

A continuación, los legisladores le van a formular algunas preguntas. No sé quién quiere empezar porque el invitado fue citado por ambas partes. Las dos partes solicitaron la presencia del testigo, así que no sé quién quiere dar comienzo con las preguntas.

SEÑOR REPRESENTANTE CARBALLO DA COSTA (Felipe).- Buen día.

Primero que nada, quiero darle la bienvenida al invitado, señor Setelich, en el ámbito de la Comisión.

Yo estoy haciendo un repaso y, en realidad, nosotros no convocamos al señor Setelich. En mi mesa de trabajo tengo la nómina de las personas cuya presencia nosotros habíamos solicitado y en nuestra nómina no figura la convocatoria al señor Setelich.

Por lo tanto, y a partir de lo que él manifiesta que estuvo hasta el año 2013, escaparía de lo que tiene que ver con la investigadora, particularmente sobre las presuntas irregularidades en la Administración de los Ferrocarriles del Estado desde el año 2014 a febrero de 2020.

SEÑORA PRESIDENTA.- Le agradezco la aclaración, y le pido disculpas por el error.

SEÑOR REPRESENTANTE CARBALLO DA COSTA (Felipe).- Nosotros, en primer lugar, no tenemos ninguna consulta para hacerle. En todo caso, que hagan uso de la palabra quienes lo convocaron y nosotros después veremos si hacemos consultas o no.

SEÑOR REPRESENTANTE LERETÉ (Alfonso).- Buenos días. Buenos días al testigo.

Vamos a ir por la primera pregunta, vinculada con los temas ferroviarios por su experiencia en AFE. ¿En el Ministerio de Transporte y Obras Públicas usted los analizaba, los tomaba a todos, es decir, era el responsable de los temas ferroviarios en el Ministerio de Transporte y Obras Públicas en el período 2015- 2020?

Esa es la pregunta iniciar para el contexto.

SEÑOR SETELICH (Jorge).- Sí. En el Ministerio de Transporte y Obras Públicas se me asignaron algunas tareas vinculadas principalmente con los proyectos del Focem (Fondo para a Convergencia Estructural del Mercosur). Después, tuve alguna participación en el proyecto Ferrocarril Central dentro de la estructura que se armó para

tal fin, pero principalmente o lo que más me implicó con el tema ferroviario durante la gestión en el Ministerio de Transporte y Obras Públicas fue tanto Focem I como Focem II; Focem I, que ya había iniciado, y Focem II, que inició durante el período en el que estuve en el Ministerio.

SEÑOR REPRESENTANTE LERETÉ (Alfonso).- Precisamente, como uno de los temas de investigación de esta Comisión es el Focem II, vamos a iniciar la indagatoria sobre el Focem II.

La pregunta es: ¿quiénes elaboraron los pliegos, la licitación y todo el diseño para la reconstrucción de vía en el marco del Focem II en el Ministerio de Transporte y Obras Públicas?

SEÑOR SETELICH (Jorge).- El proceso de Focem II, principalmente, su ejecución, se inicia cuando nosotros estamos en la Administración; en el año 2012 se aprobó el préstamo de Focem, en el año 2013 se firmó el convenio por parte de la Cancillería uruguaya, que es la que formaliza esos aspectos en el Mercosur, y durante el 2014 se realizó el llamado público. Me imagino que alguien del Ministerio - generalmente, era en la Dinaplo (Dirección Nacional de Planificación y Logística)-, pero no tengo constancia exacta de quién confeccionó el pliego; sí sé que el Ministerio participó en la confección del pliego junto con algún asesoramiento de AFE, pero no tengo ningún documento. Lo que sí sé es que en el 2014 se realizó la publicación del llamado, todo el proceso de consultas, que es importante porque hubo algunas modificaciones del pliego, y el proceso de presentación de las ofertas.

Si quiere, le doy las fechas exactas que tengo por acá.

SEÑOR REPRESENTANTE LERETÉ (Alfonso).- Sí. Gracias.

SEÑOR SETELICH (Jorge).- ¡A las órdenes!

El 1º de febrero de 2012 Focem aprobó el préstamo para la posterior ejecución del proyecto de lo que se conoce como Focem II.

El 11 de julio de 2013 Uruguay lo firma, que es la formalización que mencioné, que básicamente consiste en que la autoridad competente avala lo que aprobó el Consejo Focem.

El 5 de mayo de 2014 se hizo la publicación del pliego.

El 5 de agosto de 2014 finalizó el proceso de consulta - fueron 129 preguntas, varias de las cuales generaron cambios en el pliego inicial-, y el 15 de agosto de 2014 se hizo la apertura de las ofertas.

El 28 de noviembre de 2014, la Comisión Asesora realizó la recomendación para la adjudicación.

SEÑOR REPRESENTANTE LERETÉ (Alfonso).- Volviendo a la pregunta, ¿verdad? La elaboración de los pliegos, la licitación y el diseño, ¿usted recuerda en sí los profesionales que trabajaron? ¿Qué rol usted desarrolló allí?

SEÑOR SETELICH (Jorge).- No. En la confección de los pliegos no tuve ninguna participación.

El problema que tengo es que no poseo la documentación fehaciente. Sé que el ingeniero Omar Scatoni de la Regional Norte de AFE participó asesorando en la confección del pliego y que el ingeniero Carlos León participó en la Comisión Asesora, pero es información que tengo por el intercambio verbal, etcétera. No tengo ninguna constancia ni acta que lo demuestre, por lo que puedo estar equivocándome. No lo creo,

porque nadie va a hacer un comentario de ese tipo que no sea real, pero no tengo una constancia.

Sí sé que la Dinaplo era la dependencia del Ministerio de Transporte que hacía todos estos procesos de documentación, de relacionamiento con la Unidad Técnica Nacional de Focem, que es el intermediario a través del cual el organismo ejecutor se vincula con la Unidad Técnica Nacional Focem, en la que están integrados todos los países que componen el bloque. Pero los 2 datos más específicos que tengo son esos: Dinaplo y estos 2 ingenieros de AFE que participaron en el proceso. Uno es Scatoni, que creo participó más en la elaboración del pliego y, el otro es León, en la Comisión Asesora.

SEÑOR REPRESENTANTE LERETÉ (Alfonso).- Me gustaría que si no tiene este documento, se lo acerquen al testigo. Es el Informe de Auditoría del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, que ya lo vimos en las sesiones anteriores.

Yo le voy a leer algunos extractos de esto para hacerle algunas consultas

La primera es, según esta auditoría, a propósito del Focem II: “[...] Es de precisar que el avance de ejecución de la obra al momento de la actuación no permitió realizar procedimientos que den cuenta de la calidad de los materiales, su utilización, acopio, ni el adecuado contralor por parte del Director de Obra y los sobrestantes al respecto [...]”.

La primera pregunta es: ¿quiénes controlaron la obra? Y usted, como cara visible ferroviaria del Ministerio de Transporte, ¿cómo define su responsabilidad con respecto a este párrafo de la auditoría?

Gracias, presidenta.

SEÑOR REPRESENTANTE CARBALLO DA COSTA (Felipe).- Hace un momento, el diputado Lereté hacía mención a un documento y que lo iba a hacer llegar. ¿Podemos recibir el documento que él está citando en este momento?

SEÑORA PRESIDENTA.- Creo que ya se ha repartido.

SEÑOR REPRESENTANTE LERETÉ (Alfonso).- En lo personal - espero que no haya sido exclusivo para mí, para este diputado, sino para todos los integrantes-, por Secretaría recibimos este informe digitalizado.

(El señor representante Alfonso Lereté muestra un informe)

—Si no lo recibió el diputado que acaba de hacer uso de la palabra, ¡que lo diga! Cosa que no creo, porque Secretaría trabaja de manera plural para todos los diputados.

Gracias, presidenta.

SEÑOR REPRESENTANTE CARBALLO DA COSTA (Felipe).- ¿A qué documento está haciendo mención el diputado denunciante?

Es una práctica que nosotros ya la hemos visto en otras reuniones de esta Comisión. Por lo tanto, simplemente, estamos pidiendo que nos cite cuál es el documento, porque muchas veces se confunden los temas.

SEÑORA PRESIDENTA.- A ver, diputado Lereté: diga, por favor.

SEÑOR REPRESENTANTE LERETÉ (Alfonso).- Va de vuelta.

No genero confusión y me molesta profundamente que el diputado quiera dejar en tela de juicio la documentación que estamos presentando, mejor dicho, que ya habíamos presentado: “Ministerio de Transporte y Obras Públicas. Dirección General de Secretaría. Informe de Auditoría. Montevideo, 29 de julio de 2021”.

Ya presenté este documento en sesiones anteriores. Por Secretaría llegó también. Entonces, interpreto que lo que está haciendo el diputado es desviar la atención para que no pueda responder adecuadamente el testigo, ¡cosa que también me molesta profundamente!

Le pido que - en lo personal- cuando hago las preguntas no me interrumpa nunca más en este tiempo el aludido diputado. ¡Se lo pido, por favor! Usted, sí, pero el diputado, no.

SEÑORA PRESIDENTA.- La pregunta ya estaba formulada, diputado.

El diputado Carballo ha tenido respuesta con respecto a la documentación a que refiere el diputado Lereté.

Secretaría confirma que ha repartido esa documentación y está en poder de todos los integrantes de la Comisión. Así que...

SEÑOR REPRESENTANTE CARBALLO DA COSTA (Felipe).- ¿La puedo interrumpir?

SEÑORA PRESIDENTA.- Dígame, diputado.

SEÑOR REPRESENTANTE CARBALLO DA COSTA (Felipe).- Simplemente, para dejar constancia de que estamos hablando de una auditoría del año 2021 del Ministerio de Transporte que hace mención, en algunos términos, con lo que tiene que ver con la gestión de este gobierno. Simplemente, para eso.

SEÑORA PRESIDENTA.- El informe...

SEÑOR REPRESENTANTE LERETÉ (Alfonso).- ¡No; no, presidenta, no! ¡Valoraciones de vuelta, no! Perdóneme, presidenta. Vuelvo a plantear que está confundiendo, induciendo a error, porque esta es la auditoría del Focem II del período anterior que culmina, obviamente, sobre principios de 2021.

SEÑORA PRESIDENTA.- Diputados: más allá de la fecha puntual de esta documentación, el tema a tratar acá es Focem II. Para eso hemos convocado al señor Setelich, a quien sin más consideraciones políticas ni de ninguna otra naturaleza, le damos la palabra para que proceda a responder la pregunta formulada.

SEÑOR SETELICH (Jorge).- Por un lado, respondo quién era el equipo de control de cada uno de los proyectos.

En el proyecto Focem II, la totalidad del proyecto eran 327 kilómetros y se dividió en 2 tramos: un tramo de 133 kilómetros entre Piedra Sola y Algorta, y otro tramo de 194 kilómetros entre Algorta y Salto.

A su vez, las licitaciones correspondientes fueron la Licitación Pública Internacional N° 12/2014 para el tramo de Piedra Sola- Algorta, que vendría a ser lo que le llamaban el tramo sur, y la N° 13/2014 para el tramo norte.

El equipo de supervisión de la licitación N° 12, o sea del tramo sur, entre Piedra Sola y Algorta, estuvo integrado por el ingeniero Conrado Serrentino, inicialmente, después lo sustituyó el ingeniero Sebastián Rodríguez, y...

SEÑORA PRESIDENTA.- Perdón que lo interrumpa.

A continuación de los nombres, ¿puede decir a qué organismo del Estado pertenecían? Así nos queda más completa la información.

Muchas gracias.

SEÑOR SETELICH (Jorge).- Todo este equipo pertenecía a AFE, o sea, era personal de AFE que trabajó en la obra. Había una especie de... Se formalizaba la Dirección de Obra, que tenía, obviamente, los viáticos por traslado y desarraigo, etcétera, pero a todos los que voy a mencionar son funcionarios de la Administración de Ferrocarriles del Estado.

Como les dije, estuvo unos meses, al inicio de la obra de la licitación N° 12, Conrado Serrentino como ingeniero a cargo, y después lo sustituyó el ingeniero Sebastián Rodríguez. Ese sí permaneció durante todo el período hasta que estuve yo en el Ministerio. El resto del equipo de la licitación N° 12 eran, a los que llamaban sobrestantes o semitécnicos - según la denominación de AFE-, Ruben Mas, Juan Gómez, Richard Correa y Ruben Piriz. Estos 4 funcionarios más el ingeniero Sebastián Rodríguez totalizaron todo el período de la obra.

En la licitación N° 13, o sea de Algorta hasta Salto, estuvo a cargo el ingeniero Jorge Borges que después pasó a ser - cuando digo después, hablo de 3 años después- gerente de Infraestructura de AFE, y ahí lo sustituyó la ingeniera Mariana Ramella. Aparte estuvieron Carlos Silva, Manuel Díaz, Baltasar Silveira y Gimena Erochenko. Gimena Erochenko estuvo solo unos meses y después no continuó.

Esos eran los 2 equipos de Dirección de Obra; las personas que se dedicaban diariamente a hacer el monitoreo, la recepción de materiales y todas las tareas que implica la situación de la obra en el proceso de ejecución.

La otra consulta no la entendí bien. Si me la puede repetir, le agradezco.

SEÑOR REPRESENTANTE LERETÉ (Alfonso).- ¿Puedo repetirla, presidenta?

SEÑORA PRESIDENTA.- Adelante, diputado.

SEÑOR REPRESENTANTE LERETÉ (Alfonso).- Tomo un texto, parte de un párrafo de esta auditoría, que dice:

"[...] Es de precisar que el avance de ejecución de la obra al momento de la actuación no permitió realizar procedimientos que den cuenta de la calidad de los materiales, su utilización, acopio, ni el adecuado contralor por parte del Director de Obra y los sobrestantes al respecto [...]"

Y mi pregunta referida a usted es: ¿quiénes controlaron la obra? Usted ya lo dijo. Y usted, como cara visible ferroviaria del Ministerio de Transporte, ¿cómo define su responsabilidad con respecto a esta debilidad que marca la auditoría?

SEÑOR SETELICH (Jorge).- El proyecto tuvo varias auditorías. Tuvo 2 auditorías de Focem durante el período en el que nosotros estuvimos vinculados; esta auditoría es posterior. No sé a qué elementos específicos se refiere. Están los procedimientos escritos de recepción de materiales; por ejemplo, de balasto, de durmientes, de todo lo que tiene que ver con el desarrollo de los proyectos de ingeniería de los puentes, etcétera. Eso está todo documentado y hay mucha información.

Para que tengan una idea, en la segunda auditoría, en diciembre de 2019 - que es más próxima a la finalización de nuestra vinculación con el proyecto-, entre otras cosas, aparte de todos los proyectos de ingeniería, etcétera, se entregaron 154 minutas de todas las reuniones que se hacían semanalmente con la empresa.

También se generó un expediente en AFE, antes de que se firmara el acta de inicio, el N° 2016- 10- 1- 0001671, que refiere a todos los avances y situaciones que se fueron dando en el proyecto de la Licitación N° 12/14. El otro expediente, el N° 2016- 10- 1- 0001689, refiere a la Licitación N° 13/14. Uno de los expedientes, el primero, consta de

1.389 páginas y, el otro, de 1.400, cuando nosotros nos retiramos. Ahí están documentados los principales eventos: la firma del contrato; cuándo se realizaron los cambios; el acuerdo con Comsa para la modificación del alcance de la obra; todos los procesos que tuvimos que hacer con la Unidad Técnica Focem, etcétera. Está la información en detalle; ahí dice como que no se pudo controlar.

Además, está documentada toda la recepción de durmientes. Cada una tiene un procedimiento realizado por la empresa Bureau Veritas, que fue el control de calidad que contrató el contratista para la clasificación de los durmientes según lo que decía el pliego. Hay más de 400 cateos para confirmar la cantidad de piedra que se necesitó, que era superior a la que el pliego preveía.

O sea, si hay algún aspecto específico, puedo aportar toda la información que ustedes necesiten, pero sí hubo control de calidad.

Obviamente, se puede haber cometido errores, y el máximo responsable sería yo porque fui la persona a la que el ministro encomendó dar seguimiento del proceso. ¿Que hubo errores? Errores hubo, como hay en todo proyecto, y en este caso más porque había una diferencia muy grande entre lo que el pliego preveía que se iba a ejecutar y la realidad. Si quieren, les puedo mencionar algunos ejemplos específicos bien concretos, pero eso depende de a qué aspecto específico se refieran.

Sí había control de calidad y tuvimos 2 auditorías de Focem, que me parece un actor técnicamente calificado, integrado por expertos que están trabajando en proyectos hasta de más magnitud del que nos involucramos nosotros; son personas especializadas en el modo ferroviario y en todo lo que tiene que ver con infraestructura ferroviaria, etcétera.

SEÑOR REPRESENTANTE LERETÉ (Alfonso).- Presidenta: me gustaría profundizar en los errores que dice el testigo, porque inició un proceso de información muy bueno y no lo queremos cortar.

SEÑOR SETELICH (Jorge).- Sí. Cuando me refiero a errores, me refiero a que hay un aspecto más conceptual. No me quiero sobreextender, pero sí me parece importante mencionarlo, por lo menos, desde la perspectiva del análisis que hacemos nosotros, que en parte puede ser subjetivo, pero voy a tratar de basarme en datos.

El Focem I fue, en principio, la asignación de US\$ 75 millones para la rehabilitación de 422 kilómetros de la línea a Rivera, con US\$ 75 millones, y en el estado en el que estaba la vía era imposible que eso quedara con un nivel de operación sostenible; sostenible en el sentido de que pudieran empezar a operar los trenes y de que no se estuviera que estar interrumpiendo el proceso por fallas.

Ese es un aspecto que ha sido muy difícil de transmitir a las personas que asignan los fondos. En todos los casos, el objetivo final es mejorar los costos de la logística a nivel nacional, darle viabilidad a los proyectos productivos, etcétera, pero hay que entender una cosa - y no lo digo por mí; lo digo por las personas que son especialistas en el tema, que trabajan en Argentina, Brasil y Uruguay-: reconstruir 1 kilómetro de vía férrea en el estado en el que están las líneas, acá cuesta entre US\$ 800.000 y US\$ 1.2 millones o US\$ 1.3 millones. En ningún lado se ha hecho de otra manera, para que cuando se termine la obra se pueda empezar una operación regular y sea como funcionan los camiones. O sea, alguien compra un camión, empieza a trabajar y a llevar carga, y en 5 años tiene la posibilidad de repagar el camión y tener la rentabilidad como para que el negocio funcione. Lo que se ha hecho con determinados fondos - que son a los que se ha podido acceder, me imagino; por eso lado queda demostrada la buena voluntad de la decisión que se tomó- es tratar de hacer determinadas obras, pero tanto en el caso del

Focem I como del Focem II - si quieren les puedo leer los comentarios específicos de las preguntas que se hicieron al pliego, etcétera- todo el mundo sabía que no se podía completar con eso la obra.

Incluso, la auditoría del Focem, la primera que se hizo en julio de 2018, ya mencionaba que con los recursos disponibles según la asignación de fondos del proyecto se iban a poder construir, rehabilitar 160 kilómetros de vía. Se terminaron haciendo 176 kilómetros con 56 metros, un poquito más, pero básicamente había unanimidad en los auditores y en el personal técnico que intervino en el proyecto, externos al Ministerio y a AFE para evitar que fuera una autoevaluación. Todos los actores externos tenían claro que esos fondos no iban a ser suficientes para poder ejecutar el proyecto en su totalidad. Básicamente era eso; si quiere le doy una cifra.

Estas cifras corresponden a los valores después de hechos los relevamientos. ¿Qué es lo que hacían las empresas? Cuando se publicó el pliego - si quieren les digo los nombres- se presentaron 6 empresas a una licitación y 5 a la otra; básicamente, ese fue el volumen de interesados.

Las empresas hacían un relevamiento general y en base a lo que estaba publicado en el pliego hacían determinadas preguntas. Hay 8 preguntas que menciono puntualmente: las preguntas 18, 47, 61, 85, 108 y 129 del pliego. En todas esas preguntas las empresas consultaban cómo se va a pagar tal rubro - se referían a diferentes rubros, que ahora puedo mencionar-, si el presupuesto o el total del monto que está asignado al proyecto no permite... O sea, alguno vas a tener que sacrificar, y luego de hechos algunos relevamientos del sitio.

Entonces, en todos los casos la frase que utilizó la comisión que estaba manejando la licitación fue que el famoso cuadro de metraje, que es donde estaban dispuestas las cantidades que según el pliego había que ejecutar, se iba a tomar en cuenta a efectos de comparación de las ofertas, pero que se iba a pagar por lo realmente ejecutado; o sea, que según el mismo contrato y lo que dice el mismo pliego, todas las respuestas a las preguntas pasan a formar parte del pliego. Cuando se firma el contrato se insiste en una cláusula - creo que es la 19- que establece que las preguntas y las respuestas realizadas durante el proceso de consultas forman parte del contrato; lo que se contestó ahí queda validado. Entonces, quedó validado el concepto de que el cuadro de metraje era a efectos de comparar las ofertas y que cuando se ejecutara se iba a pagar por lo que se ejecutara.

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

SEÑORA PRESIDENTA.- Sí, diputado.

SEÑOR REPRESENTANTE LERETÉ (Alfonso).- Es para entender lo que está manifestando el testigo porque es muy importante esto.

Lo que yo voy a decir, quiero saber si usted lo avala o no; me dice: "Mire, usted está equivocado con lo que está diciendo". Interpreto, por el testimonio, por lo que está diciendo, que en ese momento las autoridades de gobierno, el ministro, a usted, como representante en el tema ferroviario, le pidieron que hiciera un seguimiento de esta obra. Junto con las empresas que se presentaron, acordaron que por más que los fondos no dieran, igual se iba a empezar la obra y se iba a pagar acorde a lo que se iba a ejecutar, por más que el resultado *a posteriori* fue que la obra no se terminó.

Corrijame si es correcto o no lo que estoy diciendo.

SEÑOR SETELICH (Jorge).- El concepto es correcto. Eso fue realizado hasta agosto de 2014. Yo no estaba integrando la Comisión ni fui parte de ese proceso, pero sí el proceso de las consultas que terminó el 5 de agosto de 2014... O sea, el 5 de agosto

de 2014 se contestó la pregunta 129 y ahí se dio por cerrada la etapa de consulta, pero sí el concepto que quedó y que fue plasmado - como mencionaba- en el mismo contrato, aparte de que el pliego ya lo preveía, es que la respuesta a las consultas forman parte del contrato y de los documentos del proyecto. Por lo tanto, la repetición en todas estas respuestas de la frase de que se iba a pagar por lo realmente ejecutado era parte del escenario que tenían los aspirantes a ser contratistas.

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

SEÑORA PRESIDENTA.- ¿Terminó, señor Setelich?

SEÑOR SETELICH (Jorge).- Tengo para mencionar los rubros.

SEÑOR REPRESENTANTE LERETÉ (Alfonso).- Otro concepto, porque para mí es muy importante esto, si me permite, presidenta.

SEÑORA PRESIDENTA.- A ver, diputado.

SEÑOR REPRESENTANTE LERETÉ (Alfonso).- Previo a la obra, usted fue presidente de AFE y sabe muy bien que tenía la capacidad esa vía de soportar - corríjame si no es así- 14 toneladas eje. ¿Es correcto?

SEÑOR SETELICH (Jorge).- Sí.

SEÑOR REPRESENTANTE LERETÉ (Alfonso).- Bien.

Y teníamos conectividad ferroviaria. Había conectividad ferroviaria. Es decir, algún tren seguramente circulaba; no los que estaban previstos para 18 toneladas eje y, mucho menos que menos, 22 toneladas eje, que es el Ferrocarril Central. A la luz de lo acontecido, que ahora no tenemos conectividad porque evidentemente no existe, ¿cómo evalúa usted ese proceso con la decisión que en su momento se tomó?

SEÑOR SETELICH (Jorge).- Se lo explico de otra manera porque me parece que ayuda a entender el proceso.

En el año 2003, durante la Administración del presidente Jorge Batlle, se hizo la licitación 22/03 - en ese momento era Lucio Cáceres, si no recuerdo mal, el ministro de Transporte- del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, que en aquel momento era el que gestionaba la infraestructura ferroviaria, para renovar 1.114 kilómetros de vía férrea, que incluía la línea Río Branco, la línea Minas y la línea Rivera. La línea Río Branco y la línea Minas manejan - previo a las obras del ferrocarril central y todos estos temas del Focem- entre el 66 % y el 70 % de las toneladas kilómetro. O sea, donde más ayudaba el ferrocarril al transporte de carga era en ese sector. Este llamado que hizo el Ministerio de Transporte en su momento estaba enfocado en ese sector. Se agregaba la línea Rivera, pero principalmente era para promover los lugares en los que el ferrocarril tenía más incidencia, que básicamente es el transporte de arroz donde el ferrocarril entra a la planta, carga directo y descarga en el puerto, o sea que no hay intermediario ni manipuleo ni ninguna otra actividad que genere sobre costo donde es más eficiente, y el combustible, que también va de la planta de la refinería de La Teja hasta las terminales de distribución de Ancap.

Entonces, en ese proceso se interesaron cinco empresas: Alton, que tiene mucha experiencia a nivel global en todo lo que tiene que ver con proyectos de infraestructura; Axor de Canadá, que es una empresa de construcción de proyectos de infraestructura bastante grande; el consorcio Comsa- Teyma - en realidad es Comsa la que tiene la experiencia ferroviaria-, que tiene más de 130 años involucrado en obra ferroviaria; una empresa argentino- brasileña que se llama American Logistic - un consorcio de empresas

que se dedicaba a hacer trabajo ferroviario- y SNCF, que es la ferroviaria estatal francesa.

Ese proyecto no se adjudicó porque el sistema era “parecido” - entre comillas- al Ferrocarril Central. Era: “Yo te repago la inversión en 20 años, pero tienen que rehabilitar estos 1.114 kilómetros y generar una cuota anual, la cual el Estado iba a soportar”. Eso iba a permitir que esas vías estuvieran operativas. No se ejecutó porque, obviamente, volvimos al problema inicial que mencionaba hoy, que los precios eran del entorno del millón o novecientos mil; creo que eran US\$ 922.000 por kilómetro o algo así.

Entonces, ¿por qué menciono esto? Porque el problema que surge después es que se repite el escenario este. O sea, el Estado lo que hace es, con fondos que tenía del Focem, que eran 75 millones, contando el aporte local, para un préstamo que fue el que se usó en la línea Rivera, y 127 millones que se quisieron hacer en el litoral, se tomó la decisión de adjudicar 422 kilómetros al Focem I, que nunca se iba a poder hacer con los 75 millones. De hecho, la obra tuvo características parecidas a las del Focem II. Hubo que gastar más que los rubros que previamente estaban previstos, y en el Focem II, también. Lo que se hizo en realidad, al día siguiente de que terminó la obra o que se hizo la recepción provisoria... Quedó un tramo, es verdad que quedó un tramo, porque hubo que tomar la decisión en el momento - el ingeniero Carlos León hizo algún comentario sobre eso que ahora se los menciono- con respecto a de dónde a dónde íbamos a ir porque evidentemente los 327 kilómetros era imposible hacerlos, no había forma ninguna, principalmente porque el tramo sur tiene 21 puentes y el tramo norte tiene 25 puentes y son de mucho más largo cada uno de ellos, lo que iba a ser mucho más caro para ejecutar. Entonces, lo que se hizo fue tomar una decisión. Como había conexión entre Chamberlain, que está en el kilómetro 287, con Tres Árboles, a 14 toneladas por eje, se ejecutó la obra de Tres Árboles hasta Queguay, pensando en que el acarreo de piedra caliza de la cantera que tiene Ancap ahí quedaba comprendido en ese tramo y se generaba eso.

La solución lo que dejó fue una vía en un nivel de servicio mejor del que estaba en ese tramo, pero sigue siendo de 14 toneladas. O sea, el problema, desde mi perspectiva, es que para que el ferrocarril funcione se necesita... Por el largo período desde 1935, que ya habían empezado los problemas de infraestructura, hasta ahora, no ha habido una inversión importante porque es muy alta la inversión. Es verdad que el ferrocarril dura 40 o 50 años, pero el monto de la inversión es muy significativo.

Entonces, mi opinión es que se cometió el error de hacer una inversión parcial que no iba a resolver el problema general. ¿Cuál sería la mejor forma de destinar esos recursos? Habría que pensar, pero no sé cuál sería. El problema es que esos recursos había que ponerlos o en la línea Rivera o en la línea del litoral porque son las que conectan con la infraestructura del Mercosur. Está el ferrocarril Urquiza del otro lado, y en Rivera, si bien no está el ferrocarril, ALL tiene un terminal y los vagones pueden cruzar al otro lado. El Focem no presta dinero para la línea Río Branco ni para la línea Minas porque son logísticas internas de Uruguay, que no están comprendidas dentro del alcance de los fondos de convergencia e infraestructura.

SEÑOR REPRESENTANTE LERETÉ (Alfonso).- Me contestó algunas preguntas que tenía detalladas porque fue extenso el relato.

No obstante lo cual, vuelvo al informe de la Auditoría para seguir avanzando y, además, nos va quedando claro el error, las consecuencias, cómo se tomó, que es muy enriquecedor. La Auditoría dice:

“[...] presentó debilidades principalmente al momento de definir la necesidad, confeccionar los pliegos de condiciones y la postura del Organismo frente a estos que generaron una brecha importante entre la ejecución operativa y financiera”.

Básicamente, lo que acaba de reconocer el testigo.

Continúa:

“Esto determinó la imposibilidad de cumplir íntegramente con los compromisos asumidos por el Estado Uruguayo, principalmente con el objetivo sustantivo del Fondo referente a la conectividad regional”.

Es decir que por más que se haya dado el ejemplo de Cáceres en su momento, que es válido, pero en aquel momento la conectividad no se afectó, en este sí. Entonces, la pregunta es si ustedes al momento de ir avanzando la obra fueron evaluando eso Es decir: “Nos quedamos sin recursos; no podemos concretar; corremos este riesgo”.

Gracias.

SEÑOR SETELICH (Jorge).- Sí, el ejemplo de Cáceres lo puse para reforzar el concepto de que el costo de resolver o de rehabilitar la infraestructura es mucho más alto de lo que previeron estos proyectos, porque, si no, queda como que uno piensa que el precio es uno.

Sí, teníamos claro el tema de la conectividad; por eso se presentó la opción de conexión con el puerto de Paysandú. Por lo que leí en las actas - estuve tratando de informarme previamente sobre lo que se estuvo conversando acá, en la Comisión-, se habla de incompatibilidad técnica de la conexión con el puerto de Paysandú; nosotros hicimos relevamientos: son 3.660 metros.

El proyecto de todo lo que es la vía lo hizo Comsa, que tiene experiencia. Existen situaciones similares de acceso a puerto a través de zonas urbanas, o sea, funciona así en Paranaguá, Brasil; en Santos, Brasil; en Rosario, Argentina, y en Valparaíso, Chile.

No sé cuando se mencionó, simplemente, lo leí en el acta; no profundicé, ni tengo el documento completo, ni nada.

Cuando se habla de incompatibilidad técnica de esa alternativa, pero fue la que presentamos nosotros y era la que teníamos la posibilidad con los fondos de proyecto, o sea, con los US\$ 127.300.000, no con la oferta de Comsa que fue un poco más baja: US\$ 118 millones. Pero con el monto total del proyecto, que eran los 127 millones, daba para hacer esa conexión y hay un documento que se presentó a la Unidad Técnica Nacional de Focem - que era el intermediario que nosotros teníamos- en el que se detalla cuál es la solución que se propone para hacer la conectividad con el puerto de Paysandú que era - desde la perspectiva nuestra y con la capacidad nuestra- la alternativa que teníamos para garantizar conectividad con la hidrovía y, a través de eso, resolver el problema de satisfacer el requerimiento de que se haga conectividad con el Mercosur.

De todas maneras - y lo agrego no porque contradiga lo que dice usted, pero sí para que quede constancia-, el Focem, a través de la auditoría - a los auditores los selecciona el Focem, de estas 2 auditorías que les mencioné- estaba en conocimiento de que ese proceso era inevitable, o sea que no íbamos a llegar a Salto con los montos de proyecto, no había forma; Uruguay tampoco tenía más margen - hasta donde yo sé- en aquel momento para asignar más dinero al proyecto. Así que el incumplimiento era conocido, está documentado y están todas las partes enteradas de cuáles son los motivos por los cuales se generó.

Gracias.

SEÑOR REPRESENTANTE PASQUET (Ope).- Precisamente sobre esto, yo le agradecería al señor Setelich que nos diga cuál era el sentido que tenía empeñarse en la ejecución de un proyecto que se sabía que carecía de los fondos para culminar. Si por lo que yo estoy escuchando y entendiendo se sabía que los fondos no eran suficientes para hacer lo que se pretendía hacer y, pese a eso, se siguió adelante con la ejecución, ¿qué sentido tenía eso?

SEÑOR SETELICH (Jorge).- O sea, yo no participé en la decisión de decir que se iban a hacer 300... No estoy eludiendo responsabilidad, pero sí le estoy diciendo que no sé cómo fue que se hizo el análisis.

En mi opinión, o sea, sabía que con 127 millones no se podían hacer esos 327 kilómetros. No sé qué análisis hicieron en el 2013 cuando se firmó el acuerdo, ya ahí sí bien específico. O sea, cuando Uruguay, a través de su Cancillería, firma el acuerdo por los fondos, ahí ya estaba definido el alcance del proyecto, ¿no? Ahí decía US\$ 127.300.000, 327 kilómetros de vía. No sé.

Evidentemente, pensaron que con eso se podía completar el proyecto. No sé. Estoy especulando porque no estuve en esa decisión, lo que hicimos nosotros, cuando asumió la Administración en la que tuve competencia de relacionarme con el proyecto, fue realizar lo que se conoce como el rol del organismo ejecutor, o sea, agarrar el proyecto y empezar a ejecutarlo.

SEÑOR REPRESENTANTE PASQUET (Ope).- Por lo que nos acaba de decir, usted no participó en la decisión inicial, esa que se firmó en el 2013; hubo un momento en que la Administración que usted integraba advirtió que no se iba a poder hacer los 327 kilómetros con los fondos disponibles, hubo un momento en que esa opinión, digamos, cristalizó: "Esto no se puede hacer". Y en ese momento, ¿cómo se evaluó la situación? ¿Decidieron seguir adelante, pese a que sabían que no iban a poder culminar? ¿O hubo otra conjetura, una especulación? Porque no me logro explicar cómo es que si uno sabe que no va a poder terminar lo que está haciendo persevera en la intención, sabiendo que eso, por supuesto, tiene un costo, ¿no?

SEÑOR SETELICH (Jorge).- Lo que hicimos nosotros fue hacer la rehabilitación del tramo para el cual los fondos daban porque al final del día también eso es un tramo de vía férrea. O sea, la vía férrea ahora tiene un poco menos, pero en aquel momento tenía 1.452 kilómetros operativos y, bueno, no hay un momento en el cual - o por lo menos Uruguay no lo ha hecho; el único que lo ha hecho es China- se invierte en toda la red y toda la red se pasa a otro nivel de servicio.

Entonces, en ese momento lo que se hizo fue continuar ejecutando el tramo para el que había posibilidades de rehabilitar, que era ese; con restricciones, que se mencionaron antes, íbamos a quedar con un tramo de 18 toneladas por eje conectado con la vía Rivera a 14 y con el norte en un nivel de servicio muy bajo, o prácticamente fuera de servicio. Desde Queguay hasta Salto el estado de la vía es bastante malo. No sé si ahora siguen operando, ya lo era en aquel momento. Pero la decisión que se tomó fue esa: ejecutar y tratar de rehabilitar el tramo que fuera posible con los fondos que estaban disponibles. La alternativa que había era la conexión con el puerto de Paysandú para cumplir con el requerimiento y aparte para darle una potencia mayor a lo que podría ser el aporte logístico del ferrocarril conectado con las barcasas en la hidrovía, pero no había otra alternativa. A los fondos nunca se manejó ni devolverlos, ni cancelar el proyecto, ni ninguna otra opción, por lo menos que yo recuerde, diferente a la que les mencioné.

SEÑOR REPRESENTANTE PASQUET (Ope).- ¿Dice que no existía otra opción o no se consideró otra opción? Me perdí ahí.

SEÑOR SETELICH (Jorge).- Nosotros lo que hicimos fue: esperamos a la auditoría del Focem porque cuando el Ministerio estaba ejecutando el proyecto, o sea, la visión, obviamente, del que está involucrado en los detalles de lo que es la ejecución misma no es lo mismo que la de la Unidad Técnica Nacional de Focem que son actores del Ministerio de Relaciones Exteriores, Ministerio de Economía y de OPP que si bien hacen visitas a la obra, etcétera, pero no están en todos los detalles, entonces, había temas en los que uno hacía un planteo y no había un consenso del análisis desde ese punto de vista de que los recursos eran insuficientes. Cuando vino la auditoría de julio de 2018, que fue la primera auditoría que fui con Focem, quedó escrito; si quieren se los leo, está por ahí. Básicamente, lo que menciona es que los recursos disponibles alcanzarían para unos 160 kilómetros y no para los 327. Ahí lo que hicimos fue hacer el planteo, pero no hubo ni de parte del Ministerio de Economía, y los otros actores no tenían la capacidad para resolver eso porque la única opción de los demás era solicitarle más fondo a Focem, en ese momento Uruguay no contaba con saldo para esto; la única opción era que el Estado uruguayo invirtiera más dinero para continuar el proyecto.

Esa opción sí la planteamos; hicimos la tabla de costo, etcétera, pero no fue, fue algo que no había recursos o no estaban dispuestos los recursos, no existía disponibilidad y, por lo tanto, se descartó y nos enfocamos en la solución que les mencioné de rehabilitar el tramo que fuera posible y proponer la conexión con el puerto de Paysandú como forma de cumplir con...

SEÑORA PRESIDENTA.- Señor, discúlpeme, pero ¿puede acercar el micrófono?, porque, si no, los taquígrafos tienen problemas para escuchar y tomar la versión.

SEÑOR SETELICH (Jorge).- Ah, perdón.

No sé si quedó claro el concepto, pero básicamente es eso.

Sí, se hicieron los cálculos, están las planillas de lo que sería la proyección que quedaron internamente, porque el Focem tiene un mecanismo bastante estricto de protocolo y de relacionamiento, entonces, no es que uno eleva lo que entiende pertinente y la unidad técnica lo retrasmite.

Se eleva algo de parte del organismo ejecutor, que era el Ministerio, la Unidad Técnica Nacional de Focem lo analiza y si se entiende que aplica lo eleva al Focem y si no, no. Pero sí estaban hechas esas estimaciones de cuánto eran los valores que había que incrementar para completar el proyecto.

SEÑORA PRESIDENTA.- ¿Alguna otra pregunta, diputado Pasquet?

Antes de darle la palabra al diputado Carballo, ¿diputado, Lereté?

SEÑOR REPRESENTANTE LERETÉ (Alfonso).- Tengo la siguiente pregunta.

Siguiendo con la auditoría, dice:

“[...] la culminación de las obras, según lo informado el avance financiero superaba al avance operativo en un 20 % aproximadamente. Esto llevo a la presentación de una nueva propuesta técnica del Organismo Ejecutor que modifica el proyecto, reduciendo los kms de vía a rehabilitar de 327 a 176 lo que se concretó en la Addendum Nº 02 del año 2019”.

¿Usted fue el que tomó esta decisión? ¿Fue el ministro Rossi? ¿Quién la firmó?

SEÑOR REPRESENTANTE CARBALLO DA COSTA (Felipe).- Presidente.

SEÑOR REPRESENTANTE LERETÉ (Alfonso).- No, no. Estoy preguntando.

SEÑORA PRESIDENTA.- A ver...

SEÑOR REPRESENTANTE LERETÉ (Alfonso).- Estoy preguntando. No quiero interrupciones.

SEÑORA PRESIDENTA.- A ver, diputado, escúcheme.

Haga esta y las preguntas que le restan. Está haciendo uso de la palabra desde hace tiempo. El diputado Carballo también tiene una serie de preguntas. Le solicitamos que las haga en conjunto, así después le damos la palabra al señor Setelich y luego al diputado Carballo.

¿Tiene alguna otra pregunta, diputado Lereté?

SEÑOR REPRESENTANTE LERETÉ (Alfonso).- En función de esto, es lo que voy a preguntar.

SEÑORA PRESIDENTA.- Trate de hacerla. Vamos a acelerar un poquito.

SEÑOR REPRESENTANTE LERETÉ (Alfonso).- Voy a hacer otra pregunta, entonces.

Riesgos asumidos por el organismo, según la auditoría. Dice:

“Asumir sobrecostos respecto de los proyectados sin poder culminar con la obra en tiempo y forma. El hecho de que el MTOP asuma la responsabilidad por las diferencias en más sobre el costo inicial, impide tomar medidas correctivas respecto a la empresa y el llamado a su responsabilidad. Asimismo, se habilita la posibilidad de que la empresa realice acciones contra el Ministerio por el no cumplimiento del contrato”.

Mi pregunta es: ¿quién se hace cargo de esto, usted o Rossi?

SEÑOR SETELICH (Jorge).- Le contesto por orden.

Sobre la decisión de modificar de 327 a 176.56 kilómetros, el alcance del proyecto en lo que es la rehabilitación, eso fue todo un proceso. Sí, obviamente, avalado por mí, en la parte que era de mi competencia; después, elevado a la Unidad Técnica Nacional de Focem y, después, ratificado por el Focem; respaldado por la auditoría que hizo el Focem. La auditoría del Focem, que también son técnicos operadores de la ferroviaria, estimaba 160 kilómetros, al final se terminaron ejecutando 176. Es una diferencia menor, pero se ajustó.

Pero sí estaba esta decisión de hacer la modificación; tuvo que quedar como una adenda del proyecto, que si bien fue promovida, o sea, el análisis primario de las cantidades necesarias y del alcance etcétera, fue promovido por el Ministerio de Transporte y por quien le habla, pasó a la Unidad Técnica Nacional de Focem que lo aprobó, integrada por el MEF, la OPP y Relaciones Exteriores, y plasmada en la adenda 2 del proyecto de Focem II, el COF 03/13, como le llaman ellos, donde actúan los representantes de cada uno de los países miembros que promueven el Fondo para la Convergencia Estructural. No sé si con eso queda claro.

SEÑOR REPRESENTANTE LERETÉ (Alfonso).- La primera, sí.

SEÑOR SETELICH (Jorge).- La segunda.

Sobre los riesgos que asume el Ministerio, no me quiero extender, pero hay datos que los tengo que mencionar en particular.

La empresa, al principio, tuvo un atraso importante cuando se inició el proyecto. Para tener una idea, en el mes 24, que son los meses que, supuestamente, era el

proyecto; el avance en la licitación 1 era del 42 % y el avance en la licitación 2 era del 28 %.

A partir de ahí, la herramienta que tenía el Ministerio era aplicar las multas por retraso, que se terminaron aplicando, según consta en los expedientes 2017/1010002074 y 2017/1010002075, eso está documentado en el Ministerio, lo pueden solicitar. Ahí explica todo de acuerdo con el artículo 35 del pliego, qué multas se aplicaron, que terminaron totalizando para el momento, US\$ 527.295. Eso fue por el tema del atraso.

Ese atraso, obviamente, generó reclamos y la empresa quería ir a una instancia superior a reclamar como parte del relacionamiento lógico en este tipo de proyectos, pero el atraso existía.

A partir de ahí, se realizó un proceso que culminó el 4 de abril de 2019, donde se hizo un acuerdo con la empresa para la modificación del contrato.

La empresa presentó 20 puntos, que ellos decían que les habían generado perjuicios por el aumento del plazo del proyecto, también por demora en los pagos. Nosotros tuvimos plazos en los cuales el Fondo de Convergencia del Mercosur deposita el dinero en el Banco Central y la cuenta que gestiona el Ministerio de Transporte para pagar es del Banco República, mientras Economía no nos transfería los fondos, nosotros no podíamos pagar. Tuvimos algunos problemas de pago, tuvimos 17 reuniones en la Dinatra (Dirección Nacional de Trabajo), para resolver problemas de este tipo por reclamos que hacía la empresa y que generaban problemas con el pago, incluso, de algunos jornales, etcétera.

El proyecto tuvo bastante complejidad, le puedo explicar cada una de las situaciones, pero si quiere aquí tengo los 20 ítems que reclamaba la empresa, eso está en el contrato, en el expediente está este acuerdo. No me acuerdo si está en... Ya se los digo, un segundo.

En el expediente 2016/1010001689 - que son los dos expedientes que nosotros generamos para ir documentando todo lo que fueron las situaciones relevantes del proyecto- en la foja 1294, porque se menciona como que no hubo... Eso está documentado en este expediente, que forma parte de la documentación del Ministerio de Transporte y Obras Públicas y es un expediente electrónico, perfectamente consultable. Ahí está el acuerdo con la empresa que menciona las multas; se mencionan los atrasos, los motivos que generaron que tuviéramos que tener alguna instancia en la Dinatra, etcétera y el acuerdo al que llegamos del cual la empresa desistió de algunos de los 20 reclamos, tengo anotado por ahí cuántos fueron, si quiere le doy el detalle.

Se llegó a un acuerdo; no sé a qué riesgo se refiere, pero riesgo de reclamo no íbamos a tener porque fue un acuerdo que se firmó, entre Comsa y el Ministerio de Transporte, acordando la modificación del alcance y en el cual las partes acordaban no realizar reclamos. Eso está documentado en el expediente, como le mencioné en la foja 1294, y se detallan todos los acuerdos que se hicieron que implican la ejecución de los 176.56 kilómetros, que fue lo que finalmente quedó como alcance del proyecto.

SEÑORA PRESIDENTA.- ¿Alguna otra pregunta?

SEÑOR REPRESENTANTE LERETÉ (Alfonso).- Sí.

Quisiera reiterarle algo que no es un invento de quien habla; está en la auditoría y dice:

“Asumir sobrecostos respecto de los proyectados sin poder culminar con la obra en tiempo y forma.

El hecho de que el MTOP asuma la responsabilidad por las diferencias en más sobre el costo inicial, impide tomar medidas correctivas respecto a la empresa y el llamado a su responsabilidad. Asimismo, se habilita la posibilidad de que la empresa realice acciones contra el Ministerio por el no cumplimiento del contrato”.

Reitero esto para que quede la constancia en la versión taquigráfica.

SEÑOR SETELICH (Jorge).- La visión que tenemos nosotros, obviamente, asesorados por la Asesoría Jurídica del Ministerio de Transporte - obviamente, no es una decisión personal, ni mucho menos- es que con el acuerdo al que llegamos no hay posibilidad de que la empresa haga un reclamo, porque la modificación del alcance fue hecha en base a este acuerdo - está documentado-, y están fijadas las pautas para cada una de las partes. Lo que pasa es que la mención de sobrecostos, no quiero usar la palabra genérica, pero es genérica. Sí, claro: nosotros pagamos muchos más durmientes de los que decía el cuadro de metrajes, pero eso lo hicimos porque como parte del pliego figura que se pagará efectivamente por el metraje ejecutado. Entonces, los durmientes están específicamente definidos: en qué kilómetro se colocaron todos los durmientes que se colocaron en la obra. Está detallado que se colocaron 198.002 durmientes; estoy hablando del Certificado N° 42, que es el de enero de 2020. Después yo no estaba y todavía restaba parte de ejecución de la obra.

Se le llama sobrecosto a que pagamos más balasto, más durmientes; pagamos más por la subestructura de los puentes, todo lo que es pilotaje, hormigón, etcétera. Sí, se pagó eso demás porque, como parte del contrato - y referido a las preguntas que le mencioné hoy- decía que el cuadro de metraje era a los efectos de comparación de oferta, y se iba a pagar por lo realmente ejecutado.

Si tiene alguna otra connotación el tema sobrecostos, no la alcanzo a interpretar. Si es por eso sí, en la mayoría de los rubros... Por ejemplo, para que tengan una idea, pasos a nivel figuraban 25 e hicimos 87, y hay 179 en el tramo. O sea, si a esto le llaman sobrecosto, que en vez de 25 se pagaron 87, sí entraría dentro de esa categoría de sobrecostos que al Ministerio no le generaron; lo que hicieron fue ejecutar esos 118 millones, que terminaron siendo el monto total del proyecto. Se ejecutó más en el rubro, por ejemplo, de pasos a nivel; por ejemplo, de balasto; por ejemplo, de alcantarillas, etcétera, etcétera, pero si tiene alguna otra connotación de sobrecostos diferentes a esos, no me consta, y en el acuerdo que hicimos entre las partes de modificación del alcance, no hay... Ellos hicieron reclamos de establecimiento de los campamentos y una cantidad de cosas. De esos se descartaron varios; sí había algunos, por ejemplo, por la no ejecución de las cartas de crédito, cuando hacían para importar durmientes y por algún motivo el Ministerio no tenía dinero. Eso sí generó costos para la empresa, que se terminaron compensando alrededor de US\$ 1.200.000 - si quiere le doy la cifra en detalle; la tengo por ahí-, que era lo que reclamaba Comsa, contra los 527.295 de las multas, que era lo que le había aplicado el Ministerio. Se llegó al acuerdo ese, y ahí quedó constancia. Podrá analizarse el acuerdo y, obviamente, capaz que hay una visión de que podría haberse hecho de otra manera o lo que fuere. Lo que sí, no me consta que el Ministerio haya tenido algún sobrecosto que fuera superior al monto que destinó el Focem, ni que haya ningún riesgo de reclamo basado en el acuerdo que se hizo del Ministerio con Comsa- Teyma, que era el consorcio ejecutor de los dos proyectos.

SEÑOR REPRESENTANTE LERETÉ (Alfonso).- Quiero reafirmar el informe de Auditoría de los riesgos asumidos por el organismo, es decir, por el Ministerio de Transporte.

Dice, textualmente:

“No llegar a un acuerdo con la empresa contratista que permita la recepción provisoria de la obra. Reclamos judiciales por la empresa contratista ante el incumplimiento por parte del MTOP de los contratos. Que FOCEM no acepte la suspensión del Proyecto, entendiendo que las condiciones de ejecución asumidos por Uruguay a través del MTOP no se cumplieron. No contar con la financiación de fondos FOCEM para futuros proyectos”.

Son bastantes - ¿verdad?- los riesgos asumidos en ese sentido.

SEÑORA PRESIDENTA.- ¿Es la última pregunta, diputado?

SEÑOR REPRESENTANTE LERETÉ (Alfonso).- Tengo una del puerto de Paysandú.

De la documentación proporcionada se desprende que la principal alternativa era la conexión a través del puerto de Paysandú, la que fue descartada por razones técnicas y económicas. Usted, como responsable, encomendado por el exministro Rossi, ¿sabía que habían levantado las vías de acceso al puerto de Paysandú?

SEÑOR SETELICH (Jorge).- Le contesto, primero, la anterior.

El procedimiento de recepción provisoria estaba acordado con la empresa. O sea, se usa el que utiliza la CNRT en Argentina, que es un organismo de control que tiene un nivel con un poco más de desarrollo que los procedimientos y los protocolos nuestros; por eso usamos ese. Los auditores estuvieron de acuerdo; estaba escrito. Se hace un tramo de 25 kilómetros, se hace un sorteo, y determinados kilómetros se inspeccionan en particular; luego se hace una recorrida general, y todos los aspectos que sean observados se deben corregir.

Cuando nosotros culminamos la participación, en febrero de 2020, se estaban haciendo las inspecciones de recepción provisoria - tengo las minutas y las fotos de cómo se fueron haciendo, y los datos; no culminamos el proceso porque, obviamente, dejamos de participar en el mismo-, pero no me consta que haya reclamos por procesos de recepción provisoria. El procedimiento estaba acordado, y lo que hace es detallar cómo es la forma de revisión y qué aspectos tiene que corregir el contratista. Después era ejecutarlo, y ya estaba en proceso cuando nosotros nos desvinculamos del proyecto.

Después, que el Focem no acepte, en mi opinión, cuando el Focem, el 9 de octubre de 2019 aprobó la adenda 02, que dice que el proyecto tiene un alcance de 176 kilómetros con 56 metros, desde la estación de Tres Árboles hasta la estación de Queguay, con desvío, bla, bla, bla, tiene un cuadro de metraje, tiene una planilla de ejecución financiera, un cronograma. O sea, es todo un documento que tuvo decenas de idas y vueltas, porque son bastante estrictos en las formalidades y en los formatos - etcétera, etcétera-, pero es un documento que aprobó el Focem. El Focem, a no ser que vaya en contra de su propia decisión, no puede hacer un reclamo por diferencia de alcance, cuando fueron ellos los que aprobaron la modificación del alcance basados en la auditoría que les mencionaba, siendo la primera, de julio de 2018, la que más énfasis hizo en el tema del alcance, porque la segunda, que fue en diciembre de 2019, ya tenía claro que el alcance del proyecto eran los 176 kilómetros. O sea, ni siquiera en las recorridas nos pasamos de la Estación Queguay, porque ya estaba asumido que estaba fuera de alcance, porque existía la adenda 02 en el momento de la auditoría, que ya lo acotaba al kilómetro 334.388 de Tres Árboles, hasta el 510.444 de Queguay. Ese era el rango de acción del proyecto del Focem.

Así que no sé cuál sería el reclamo de Focem, pero respecto al alcance, imposible que lo haga, a no ser que se revea esa decisión y cambie el escenario.

Después, sobre el puerto de Paysandú, leí en las actas la mención esta. Nosotros hicimos una recorrida de detalle, metro a metro, es decir, todo el relevamiento del recorrido de la vía entre la vía férrea que va por la ciudad de Paysandú hacia el norte, hacia la planta de Ancap, que de ahí sale el ramal que pasa por AmBev, Azucarlito y después va al puerto. Los 3.660 metros esos, el 23 de mayo de 2019, los recorrimos íntegros; no recuerdo haber visto - y lo tengo documentado con imágenes, etcétera- ninguna interrupción del trazado.

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

SEÑOR SETELICH (Jorge).- Sí, claro.

SEÑOR REPRESENTANTE LERETÉ (Alfonso).- Hay una denuncia en el directorio de AFE pidiendo una investigación administrativa porque el intendente de la época, Carballo, fue el que tomó la decisión de pavimentar o de echar hormigón allí y levantar las vías. ¿Usted tenía conocimiento de eso?

SEÑOR SETELICH (Jorge).- Sí, pero no... O sea, son 3.660 metros.

SEÑOR REPRESENTANTE LERETÉ (Alfonso).- Del acceso al puerto estamos hablando. Fui muy claro: acceso al puerto.

SEÑOR SETELICH (Jorge).- Acceso al puerto.

En el relevamiento que hicimos nosotros el 23 de mayo de 2019, y en el que hicimos con los auditores el 17 de diciembre de 2019, no vi ningún bloqueo. O sea, si es una vía, es la vía que se instaló, no me acuerdo si fue en 1887, es decir, es una vía superantigua que a veces se pierde en la maleza, pero no me acuerdo que haya un hormigón que haya sacado lo que son los rieles, porque hay una curva ahí en la entrada al puerto que hasta el 17 de diciembre de 2019 estaba ahí. No logro ubicar exactamente qué tramo es, porque en ese tramo se viene por una doble vía que hay ahí, después hay una curva y entra la vía al puerto, y hay una plataforma dentro del puerto.

SEÑOR REPRESENTANTE LERETÉ (Alfonso).- Es el tramo, precisamente, donde se pavimentó, se colocó hormigón por parte de la Intendencia, que va directamente al puerto de Paysandú, lo que derivó - con fotografías de por medio; en el directorio de AFE está documentado, está en las actas- en una investigación administrativa en la que se hicieron todas las consultas correspondientes que, lamentablemente, no derivó en absolutamente nada, pero lo que está corroborado es que efectivamente allí se levantó la vía. Usted sabe muy bien, porque estuvo en AFE, que eso lleva una resolución del Directorio y tiene que terminar en este Parlamento cuando se levanta en sí una vía. Es decir, no es un tema menor todo el proceso que se tiene que generar y, en este caso, faltó la comunicación institucional Intendencia- AFE para que diera la autorización, si es que AFE la daba en su momento. Yo le preguntaba porque acá se maneja, dentro de este informe de Auditoría, que fue descartada por razones técnicas y económicas. Las económicas usted las explicó, pero las técnicas, ¿es porque allí la Intendencia ya había intervenido y no se podía hacer más nada? ¿Por qué?

SEÑOR SETELICH (Jorge).- Por eso le especificué las fechas, más allá de que pueda haber pasado otra vez o en otro momento por ahí, pero tanto el 23 de mayo, como el 17 de diciembre, no me consta que existiera esa interrupción. Incluso, el 17 de diciembre, cuando fuimos con los auditores de Focem, obviamente les estábamos explicando cuál era la propuesta de conexión y no vi ninguna interrupción de ese tipo, de esa magnitud que usted menciona, o sea, fuera del puerto. En el puerto había obras en ese momento en lo que es la plataforma, etcétera, pero fuera del puerto no me consta

que existiera eso. Por supuesto puede haber sido un error, pero me parece medio importante el cambio como para que no lo haya percibido; pero puede ser, no lo descarto.

SEÑOR REPRESENTANTE LERETÉ (Alfonso).- Pero tampoco tiene conocimiento de que hubo una investigación en AFE, teniendo en cuenta que usted tenía - supongo- comunicación permanente con el presidente de AFE de la época, Wilfredo Rodríguez, sobre este y otros temas, obviamente. Me imagino que debería haber sido así. No tuvo conocimiento de que se hizo una investigación administrativa, que se indagó, que se pidió información al regional, es decir, que se hizo todo ese proceso para averiguar por qué se había levantado la vía sin autorización, independientemente de si era antigua o si no era antigua - yo no voy a ingresar en ese tema-, pero sí que había una vía de AFE, que era patrimonio de AFE, y se levantó sin autorización.

SEÑOR SETELICH (Jorge).- No. No tengo ninguna constancia de que alguien me haya dicho que se ejecutó una obra y se anuló eso. Y, obviamente, en principio - y no tan en principio-, debería haber sido así, el tema hubiera sido relevante, porque si estamos proponiendo conectar el puerto, que se anule o que se haga una modificación lo deberíamos haber tenido en cuenta; pero no me consta, no me acuerdo, y no creo que haya sucedido, que alguien me haya hablando de que la Intendencia de Paysandú estaba haciendo obras sobre la vía.

SEÑOR REPRESENTANTE LERETÉ (Alfonso).- Nada más por el momento.

SEÑOR REPRESENTANTE CARBALLO DA COSTA (Felipe).- Primero que nada, quiero agradecer la información que brinda el invitado.

Quiero dejar constancia de que las expresiones que hemos escuchado afirman lo que nosotros hemos venido diciendo desde el arranque de todo esto: el Focem II no tiene nada que ver con AFE; aún así cabecean piedras igual y siguen insistiendo con el mismo tema. No hubo una sola decisión que se haya tomado en relación al tema de los pliegos; me los anoté acá: diseño, elaboración. Se dice que hay un expediente de 1.400 páginas con todo el tema del Focem. Entonces, ¿quién no tiene conocimiento de esto? ¡Este Directorio actual no tiene conocimiento de la asistencia y de los informes! Y esto está vinculado directamente con los informes que se hicieron sobre lo que tengo acá: la transición del gobierno del período 2015- 2020, de lo que también nos dejaron una copia. Entonces, este es un tema para discutirlo en la Comisión de Transporte, en todo caso, no...

SEÑORA PRESIDENTA.- Diputado, discúlpeme que lo interrumpa.

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

SEÑORA PRESIDENTA.- Tengo que plantear dos cosas. La primera es si usted tiene preguntas concretas.

SEÑOR REPRESENTANTE CARBALLO DA COSTA (Felipe).- Tengo preguntas, pero necesariamente tengo que hacer esta introducción o estas consideraciones políticas para dejar en claro que la comisión investigadora es sobre las irregularidades en AFE, y hemos escuchado casi durante una hora y media todas expresiones que están vinculadas con la Comisión de Transporte, presidenta. O sea, ese es un tema que, en todo caso, si se quiere investigar, si se quiere estudiar qué es lo que ha sucedido en el ministerio de Transporte, ¡vayan a la Comisión de Transporte! Acá estamos en la investigadora de irregularidades de AFE. Entonces, tenemos un discurso para afuera que se plantea por el denunciante en los medios de comunicación, diciendo que la administración de AFE se quedó con el dinero del Focem, y hoy se está certificando, una vez más, que todo esto del Focem es algo del Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

Entonces, la pregunta que quiero hacer está vinculada directamente a si nos puede reiterar el señor Setelich que la firma del Focem fue en el año 2012, porque uno se imagina la versión taquigráfica y nosotros estamos acá, estamos participando, pero después vendrá, sin duda, la evaluación y el análisis de todos los legisladores de todos los partidos.

SEÑORA PRESIDENTA.- Es que de esto, justamente...

SEÑOR REPRESENTANTE CARBALLO DA COSTA (Felipe).-... iba a hablar...

SEÑORA PRESIDENTA.- Exactamente, diputado, si usted me lo permite, ¿o quiere terminar de formularle las preguntas?

SEÑOR REPRESENTANTE CARBALLO DA COSTA (Felipe).- Simplemente, para dejar claro: cuando ingresa el señor Setelich a la administración de AFE, ¿ya estaba firmado el Focem II con estas características? Es decir, ¿fue en el año 2012? Porque en el año 2012 el señor Setelich estaba en AFE por lo que yo entendí, o en el año 2013. Entonces, él no tiene que ver con eso. Pero yo no estoy hablando del señor Setelich, estoy hablando de la administración del ferrocarril que es lo que se está denunciando.

A su vez, otra cosa que no es nada menor, porque a nosotros nos han reclamado cuando hemos dicho determinadas cuestiones, ¿usted sabe, presidenta, que se levantó la vía que une Río Branco en la Ruta N° 17? Y no pasó por acá por el Parlamento, ¿no pasó!

Yo podría decir: "Bueno, a ver: capaz que este es un centro que nos tira el señor Lereté, el diputado - perdón- Lereté". ¿No deberíamos convocar al ministro de Transporte para que venga a dar las explicaciones, que toma una decisión de esas características sin preguntar al Parlamento si está autorizado o no a levantar esa vía?

SEÑORA PRESIDENTA.- Señor diputado.

SEÑOR REPRESENTANTE CARBALLO DA COSTA (Felipe).- Y tenemos fotografía de eso.

Entonces, digo: eso pasó en este gobierno. Y cada vez que yo hablé, me han dicho: "No, no. No podés preguntar cosas de este gobierno, porque vamos hasta el año 2020".

Por eso, si vamos hasta el año 2020, no me pregunten cosas del año 2012, del año 2013.

SEÑORA PRESIDENTA.- Disculpe, señor diputado.

SEÑOR REPRESENTANTE CARBALLO DA COSTA (Felipe).- A su vez - y con esto termino, señora presidenta; con esto termino-, cambiaron las autoridades en los ferrocarriles del Estado en el año 2015, y cambiaron las autoridades en el Ministerio de Transporte; seguramente, el señor Setelich estaba en el Ministerio de Transporte - más que seguramente: estaba en el Ministerio de Transporte- y había otra conducción en AFE. Ahora, lo que nosotros tenemos que investigar son las presuntas irregularidades en AFE, y lo que nosotros hemos certificado una vez más es que lo que dijimos desde el comienzo tenemos razón: el tema del Focem no tiene nada que ver con AFE.

Nada más, señora presidenta.

SEÑORA PRESIDENTA.- Solicitamos al testigo si fuera tan amable de permanecer unos 10 minutitos afuera simplemente para plantear un tema de orden; es un tema formal que no tiene nada que ver con esta cuestión.

(Se retira de sala el señor Jorge Setelich)

—Muy amable.

Dado los plazos que nos mandató el plenario para terminar el trabajo de esta Comisión Investigadora - 31 de agosto-, me veo en la necesidad y en la obligación de plantear - conforme con lo dispuesto por la norma que nos rige y a la vista que tenemos que dar de los informes que se realicen- que esta es la última sesión donde se diligenciará prueba, porque, si no, cometemos el error o la omisión de no cumplir con el tiempo mandatado por la Cámara.

Por eso, aprovechando que están todos los miembros de la Comisión, teníamos que plantear esto, y vamos a poner en consideración, puntualmente, la moción de presentar los informes que se realicen el martes que viene y dar por terminada la etapa del diligenciamiento de prueba.

En consideración la moción.

SEÑOR REPRESENTANTE CARBALLO DA COSTA (Felipe).- Disculpe, señora presidenta, pero tenemos un invitado, decretamos un intermedio - ¿no?-, no lo ponemos a consideración, le pedimos que se retire y venimos con el planteo de que se termine hoy la posibilidad de recibir delegaciones.

SEÑORA PRESIDENTA.- Estoy poniendo en consideración la moción, señor diputado.

SEÑOR REPRESENTANTE CARBALLO DA COSTA (Felipe).- Está bien, pero yo le estoy hablando de un tema de procedimiento, y capaz que cuenta con nuestra voluntad para votar la moción, pero le estoy hablando de un tema de procedimiento.

SEÑORA PRESIDENTA.- ¿Sabe lo que pasa, señor diputado? Estoy aprovechando que están todos los miembros de la Comisión para consultar.

SEÑOR REPRESENTANTE CARBALLO DA COSTA (Felipe).- Entonces, alguien se va.

SEÑORA PRESIDENTA.- Es probable.

SEÑOR REPRESENTANTE CARBALLO DA COSTA (Felipe).- Si nos consulta a nosotros, señora presidenta, le podemos asegurar con los 2 votos del Frente Amplio que terminamos hoy este tema, porque seguramente estemos de acuerdo con que se termine hoy, porque tenemos todos los elementos, pero yo voy al tema del procedimiento y sé que usted ha sido ecuánime, digamos, en la conducción de la Comisión, pero me veo en la obligación de decirle: "Bueno, usted nos decreta un intermedio, no nos consulta...".

SEÑORA PRESIDENTA.- Tiene razón, señor diputado; tiene toda la razón.

Solicito las disculpas del caso, y pongo nuevamente a consideración si seguimos el interrogatorio del testigo o procedemos a votar la moción - ya que aparentemente va a haber unanimidad- y continuamos después con el interrogatorio.

SEÑOR REPRESENTANTE CARBALLO DA COSTA (Felipe).- No hemos siquiera consultado entre nosotros, pero creo que tenemos la voluntad de liquidar hoy, pero ya lo liquidamos ahora al tema, y punto. Los dos votos del Frente Amplio están para terminar hoy.

SEÑOR REPRESENTANTE SODANO (Martín).- No voy a intervenir para defender a la señora presidente, porque creo que no necesita defensa, pero sí a modo de aclaración quiero decir que la señora presidente presentó la moción en base a que a la hora 12 y 45 tengo que realizar un trámite en Migraciones y me tengo que retirar; uno de los votos que faltaría sería el mío.

Entonces, en base a eso es que hace la solicitud la señora presidente.

Me hago responsable por la gestión personal que tengo que salir a hacer.

Así que simplemente quiero agradecerles si van a votar la moción - estamos de acuerdo- y aclarar que soy en parte responsable de que se solicite este intermedio.

Gracias, presidente.

SEÑOR REPRESENTANTE PASQUET (Ope).- Estoy de acuerdo con el planteo que hace la Presidencia; creo que estamos obligados por la norma vigente.

Tenemos plazo hasta el 31 de agosto. La ley nos manda a dar vista a los involucrados en la investigación, que serían los miembros del Directorio de AFE en el período 2014- 2020, quienes dispondrían de un plazo de 20 días, en principio, para evacuar la vista.

Si tiramos los plazos para atrás, tenemos que dar por terminada la recepción de prueba hoy, fijar plazo para el martes que viene para presentar los informes - que seguramente habrá uno en mayoría y otro en minoría- e, inmediatamente - en el mismo acto, o sea, el martes que viene-, disponer que se dé vista a los interesados para que el plazo empiece a correr al día siguiente - es decir, el miércoles 7- y vamos a llegar justo para el fin del plazo de la Comisión.

O sea que me parece que no tenemos alternativa: hay que dar por terminada la recepción de prueba hoy y convocar a la Comisión para el martes próximo, a efectos de la presentación de los informes y el otorgamiento de vista a los interesados.

Creo que normativamente no tenemos alternativa.

Gracias, presidenta.

SEÑOR REPRESENTANTE AITA (Ubaldo).- Más allá de los apremios formales de plazo, nosotros estamos sustancialmente de acuerdo con finalizar la recepción de prueba porque, en definitiva, no hubo posibilidad de citar a muchos que pretendimos invitar.

Lo concreto es que casi, digamos, están finalizadas las propuestas.

En ese sentido, lo nuestro es de contenido, digamos, de sustancial acuerdo en cuanto a terminar, más allá de que también tenemos en cuenta que los plazos son acotadísimos.

SEÑORA PRESIDENTA.- Al parecer, habría acuerdo para completar la moción en el sentido de presentar los informes correspondientes en la sesión del martes que viene.

(¡Apoyados!)

SEÑOR REPRESENTANTE CARBALLO DA COSTA (Felipe).- ¿Debemos hacer una sesión el martes que viene para presentar los informes?

SEÑORA PRESIDENTA.- Lo que pasa es que los informes tienen que ser notificados, en este caso, al Directorio de AFE en el período 2014- 2020, junto con la documentación - que puede quedar a disposición para consulta de los mismos-, y ellos tienen un plazo de 20 días.

¿Qué otra forma propone usted para hacerle saber a los investigados los informes que emanen de esta Comisión?

SEÑOR REPRESENTANTE PASQUET (Ope).- Si estamos de acuerdo, podemos disponer lo siguiente: que los trabajos de la Comisión terminan hoy, que hay plazo hasta el martes que viene para presentar los informes y con los informes que se reciban - los

que sean- la Presidencia dará vista a los interesados, sin que sea necesario la reunión de la Comisión. Simplemente, dejamos facultada a la Presidencia para que dé vista de los informes que se reciban de acá hasta el martes que viene.

SEÑORA PRESIDENTA.- Con la fecha del martes que viene, sin duda, por todo lo expresado hasta el momento.

SEÑOR REPRESENTANTE PASQUET (Ope).- Sí.

SEÑOR REPRESENTANTE AITA (Ubaldo).- Estamos de acuerdo con la propuesta, con lo aportado por el diputado Ope Pasquet en última instancia.

SEÑORA PRESIDENTA.- Entonces, se va a votar.

(Se vota)

—Cinco por la afirmativa: AFIRMATIVA. Unanimidad.

Pido disculpas nuevamente por haberme salido del procedimiento e invitamos nuevamente a pasar al testigo, a quien, de ninguna manera, queríamos coartarle la posibilidad de expresarse.

Así que se procederá en ese sentido.

(Se retira de sala el señor representante Martín Sodano)

(Ingresa a sala el señor Jorge Setelich)

—Le pedimos disculpas, señor Setelich.

Si está en condiciones de hacer alguna consideración o contestar la pregunta formulada por el señor diputado Carballo, le damos la palabra.

SEÑOR SETELICH (Jorge).- Sí. Contesto la pregunta y después quiero hacerle una pregunta.

Sobre las fechas que solicitó el señor diputado Carballo, la aprobación por parte del Focem - quiere decir cuando se decidió por parte de Focem que se iban a destinar US\$ 127.300.000 considerando aportes local y Focem a un proyecto de 327 kilómetros de rehabilitación de vía férrea- fue el 1º de febrero de 2012. Después hubo una formalización, que es la firma del canciller en una de las instancias que se realizan las reuniones del Mercosur, el 11 de julio de 2013. Luego, se publicó el pliego de las dos licitaciones el 5 de mayo de 2014; hasta el 5 de agosto de 2014 se realizaron las respuestas a las preguntas; el 15 de agosto se hizo la apertura de las ofertas y el 28 de noviembre se hizo la recomendación de la comisión asesora.

Posteriormente, el 1º de junio de 2016 se firmó el contrato; en aquella época existía un cuestionamiento - no sé si la palabra es "cuestionamiento"- o duda por Comsa que tenía unos problemas en España cuando hubo un escándalo financiero por el tema de la empresa Abengoa, que es accionista también de Teyma, y se generó un *impasse*. Cuando se resolvió esa situación a nivel del Ministerio de Economía y Finanzas, se firmó el contrato el 1º de junio de 2016. Y el 15 de julio de 2016 se firmó el acta de inicio, momento que indica que comienza a correr el cronograma de ejecución de la obra.

SEÑORA PRESIDENTA.- Muy bien. ¿Quería hacer alguna otra consideración? Así lo había manifestado al principio.

SEÑOR SETELICH (Jorge).- Tengo tres comentarios que formular sobre otros temas que leí en las versiones taquigráficas que si se me permite, si es procedente, quería aportar información. No es una opinión, es información.

SEÑOR REPRESENTANTE LERETÉ (Alfonso).- ¿Puedo hacer una acotación?

SEÑORA PRESIDENTA.- Discúlpeme, pero estaba haciendo uso de la palabra el señor diputado Felipe Carballo; no sé si quiere hacer otra pregunta.

SEÑOR REPRESENTANTE CARBALLO DA COSTA (Felipe).- No.

SEÑORA PRESIDENTA.- Adelante, señor diputado Lereté.

SEÑOR REPRESENTANTE LERETÉ (Alfonso).- Simplemente, para que quede constancia en la versión taquigráfica y para conocimiento del testigo, voy a leer un artículo publicado por el diario *El Telégrafo*, de Paysandú, del año 2018.

En este caso, dice:

“El caso de las vías férreas retiradas por la Intendencia de Paysandú para hacer las reformas de la zona de Baldomero Vidal y Washington, cerca de donde estaba la dirección de Vialidad, no tuvo resolución final por parte del Directorio de la Administración de Ferrocarriles del Estado”.

Es decir, simplemente, quiero dejar constancia de que el hecho existió. Existió; se levantaron las vías, las levantó la Intendencia, una investigación que nosotros mismos la propiciamos como exdirectores de AFE y que no tuvo resolución.

Gracias.

SEÑORA PRESIDENTA.- A usted, señor diputado.

SEÑOR REPRESENTANTE AITA (Ubaldo).- En cuanto a la posibilidad de que el señor Setelich haga algunas consideraciones, creo que nosotros estamos de acuerdo.

SEÑORA PRESIDENTA.- Sí, sí.

SEÑOR REPRESENTANTE AITA (Ubaldo).- Luego intervendríamos.

SEÑORA PRESIDENTA.- La Mesa va a permitir que las haga.

Adelante, señor Setelich.

SEÑOR SETELICH (Jorge).- Son consideraciones referidas a comentarios o afirmaciones que se hicieron durante el proceso de la Comisión que leí en las versiones taquigráficas y que me parece que pueden aportar alguna información concreta.

Respecto al asunto 2 de los 7 que motivaron la conformación de la Comisión, la instalación de la Autorización del Uso de Vía, en la página 5 del Acta N° 1736, de fecha 21 de marzo de 2024, el señor diputado Lereté menciona textualmente, y abro comillas: “[...] en el Directorio de AFE encabezado por Jorge Setelich, se decidió cambiar para el control satelital y a tales efectos, licitación mediante, se contrató a una empresa brasileña”. Eso es real; que intentamos cambiar el sistema, pero no participamos del contrato, por lo siguiente. Yo integré el Directorio desde el 3 de mayo de 2012 al 7 de noviembre de 2013. La licitación pública del sistema AUV se publicó el 24 de octubre de 2014 en la licitación 22/14 de AFE y nosotros nunca... Primero que no teníamos los fondos para un proyecto de esa magnitud y, segundo, que nunca promovimos esa solución.

O sea, es un tema de detalle nomás, pero la forma mencionada puede generar alguna mala interpretación en el sentido de que nosotros iniciamos el proyecto de AUV.

Si me permiten, en las menciones que se hicieron del tema de los camiones biviales, me gustaría citar dos aspectos mencionados en la licitación que está colgada en la página de compras estatales, o sea, ahí se puede verificar.

En la página 14 del pliego... Porque uno de los temas centrales de los camiones biviales fue el sobrepeso y la imposibilidad de empadronarlos. En el pliego que sí se confeccionó cuando quien habla estaba en la Presidencia de AFE, el punto 1.1, página 14 dice - entre comillas:

El vehículo deberá cumplir con todos los requisitos del Reglamento Nacional de Circulación Vial, las reglamentaciones municipales y del Ministerio de Transporte y Obras Públicas vigentes a la fecha de entrega del mismo.

En la misma página 14, el punto 2, que refiere a las especificaciones técnicas que tiene que tener el vehículo dice - entre comillas:

El equipo en su conjunto deberá cumplir las reglamentaciones vigentes en cuanto a capacidad de cargas por ejes. Deberá ser empadronable en el país y deberá poder circular por la red nacional sin necesidad de permisos especiales. Deberá ser suministrado con la Inspección Técnica Vehicular Obligatoria del MTOP” - el Sucta en aquel momento- “vigente”.

Hago estas aclaraciones porque no había forma, si se cumplía con el pliego, de que se generaran los problemas que se generaron. O sea, desconozco el proceso posterior. Sé que todo esto tiene un recorrido que se hace con el fabricante, etcétera, etcétera, pero sí habíamos previsto esto porque ya UTE había tenido una situación similar con unos camiones que compró con grúas y no los pudieron empadronar porque el eje delantero pesaba más de 6.000 kilos, contraviniendo la ordenanza del Ministerio.

Por último - gracias por permitirme hacer las aclaraciones-, se ha mencionado en algunas versiones taquigráficas el tema de la vigilancia. Si bien no es uno de los temas de acá y se habla de que en 2013 se empezaron las licitaciones, en 2013 nosotros hicimos una licitación, se presentaron 6 empresas y pusimos vigilancia en 25 lugares, que los tengo listados - se los puedo pasar si los quieren- donde había operación ferroviaria; no es que se contrató vigilancia a diestra y siniestra o sin ningún criterio. El criterio era que donde pernoctaban locomotoras, que son equipos de valor para la empresa, o se dejaban vagones con cargas había que tener vigilancia. En la parte de seguridad, el doctor Rivero mencionó lo que era el servicio de vigilancia en su época con más de 100 personas, etcétera; en la época que estábamos nosotros, había solo un persona, el señor Julio Baccino.

La licitación se hizo para vigilancia para las 25 estaciones en que teníamos operación; la lista específica está publicada en el pliego, que también está en la web de compras estatales. Es la licitación N° 18/12. Así que si quieren pueden consultar ahí, porque me parece que abre un poco más de detalle sobre el famoso tema de la seguridad, que no era parte de lo que se estaba tratando en la Comisión, pero sí se mencionó 2 o 3 veces como exceso de gastos en seguridad, etcétera.

Muchas gracias.

SEÑOR REPRESENTANTE AITA (Ubaldo).- Señora presidenta: en primer lugar, nosotros queremos agradecer la presencia del señor Setelich y su información volcada. Sinceramente, ha sido muy extenso y minucioso.

En el transcurrir de la sesión nos surgían dudas, pero ahora tenemos la certeza de que tuvimos una sesión de la Comisión fuera del objeto de esta Comisión Investigadora. Estamos absolutamente convencidos de que esto se practicó fuera del objeto de esta Comisión Investigadora.

Por último, creo que vamos a tener que considerar hacer una investigadora respecto de la actitud o conducta de la Intendencia de Paysandú cuando fue intendente el señor Caraballo.

Creo que de alguna manera a todos los integrantes de la Comisión se les manejó su tiempo en la medida en que estamos convencidos, reitero, a pesar de que en el proceso de la Comisión a mí me surgían dudas - ahora tengo la convicción- de que esta sesión de la Comisión ha sido absolutamente fuera del objeto de la Comisión Investigadora.

Quiero agradecer al señor Setelich lo aportado, pero tengo la absoluta convicción de que ha sido fuera de lo que nos preocupa como Comisión. Esto abona en mayor medida en el sentido de terminar el funcionamiento de esta Comisión en el día de hoy.

Gracias.

SEÑOR REPRESENTANTE LERETÉ (Alfonso).- Quería hacer una consulta al testigo antes de que se retire.

Usted sabe bien que dentro de las denuncias que han quedado ampliamente confirmadas en esta Comisión hubo una vinculada con una escribana, la escribana García, y usted ya sabe cuál fue, por lo menos hasta ahora, el final de ese caso.

¿La escribana García ingresó en su período, cuando usted fue presidente de AFE?...

SEÑORA PRESIDENTA.- A ver, diputado. Los integrantes del Frente Amplio se retiran de sala. Por lo tanto, no estamos en número...

SEÑOR REPRESENTANTE LERETÉ (Alfonso).- Seguramente porque no quieren que responda esta pregunta. Si no, se quedaban.

SEÑORA PRESIDENTA.- Bueno, ha quedado en la versión taquigráfica...

SEÑOR REPRESENTANTE LERETÉ (Alfonso).- Sí, sí, que quede en la versión taquigráfica que se retiran los diputados del Frente Amplio porque no quieren que el testigo responda el caso de García.

SEÑORA PRESIDENTA.- A ver, diputado. Ha quedado en la versión taquigráfica su pregunta respecto de la escribana García y el retiro de sala de los diputados del Frente Amplio.

Por lo tanto, no habiendo número, terminamos la sesión.

≠