

ACTA No. 1353
PRIMER PERÍODO ORDINARIO DE LA XLVIII LEGISLATURA
21ª SESIÓN EXTRAORDINARIA
REALIZADA EL 22 DE DICIEMBRE DE 2015
PRESIDE, EL TITULAR: SR. JORGE DIGHIERO.-

En la ciudad de Paysandú, se reunió en sesión extraordinaria la Junta Departamental, el veintidós de diciembre de dos mil quince; el acto comenzó a las veinte horas y cuarenta y dos minutos y contó con la asistencia de los siguientes señores ediles:

TITULARES

ALONZO, Valeria	LAXALTE, Juan
AMBROA, Ricardo	ÍFER, Ignacio
CIRÉ, Roberto	ORTIZ, Elsa
COLACCE, Alejandro	OTEGUI, Miguel
DIGHIERO, Jorge	PASTORINI, Hermes
GENOUD, Jorge	PIZZORNO, Javier
GENTILE, Francisco	QUEQUÍN, Edgardo
GÓMEZ, Gabriela	TORTORELLA, Marcelo
ILLIA, José	

SUPLENTE

RACOVSKY, Ana	BIGLIERI, Humberto
MOREIRA, Leandro	MARTÍNEZ, Williams
CASTILLO, Emanuel s/c	KNIAZEV, Julio
GENOUD, Facundo	BERNARDONI, Beder
CABILLÓN, Rosanna	DALMÁS, Dino
LISTUR, Adela	CARBALLO, José
MOLINARI, Emiliano	BERRETTA, Gastón
FREITAS, Sonia	ALVAREZ, Braulio
AMOZA, Luis	BENÍTEZ, Nair
BALPARDA, Carlos	CABALLERO, Guadalupe

Fuera de hora: Silvia Fernández, Washington Gallardo, Dahian Techera.-

FALTARON:

Con licencia: Georgina Giamberini.

Con aviso: Hilda Texeira.-

Sin aviso: Pablo Bentos, Mauro Buchner, Enzo Manfredi, Roque Jesús, Ángel Martínez, Nicolás Masseilot, Julio Retamoza, Francis Soca, Mauro Valiente.-

Actúan en Secretaría los funcionarios administrativos, señoras Yemira Bianchesi y María Borba y el señor Carlos Cabrera.-

SUMARIO

1o.- Apertura del acto.-

Orden del día

2o.- Sesión extraordinaria a fin de recibir a funcionarios e integrantes del directorio de AFE, ante pase a excedencia de 60 maquinistas, etcétera.- La solicitan los señores ediles Pablo Bentos, Alejandro Colacce, Jorge Genoud, Ignacio Ífer, Miguel Otegui y Marcelo Tortorella.-

3o.- Comunicación inmediata.-

4o.- Término de la sesión.-

1o.- APERTURA DEL ACTO.-

SR.PRESIDENTE (Dighiero): Damos comienzo a la sesión, a los efectos de recibir al integrante del directorio y funcionarios de AFE.

ORDEN DEL DÍA

2o.- **SESIÓN EXTRAORDINARIA A FIN DE RECIBIR A FUNCIONARIOS E INTEGRANTES DEL DIRECTORIO DE AFE, ANTE PASE A EXCEDENCIA DE 60 MAQUINISTAS, ETCÉTERA.-** La solicitan los señores ediles Pablo bentos, Alejandro Colacce, Jorge Genoud, Ignacio Ífer, Miguel Otegui y Marcelo Tortorella.

SR.PRESIDENTE (Dighiero): Proponemos pasar a sesionar en régimen de comisión general. Por la afirmativa.

(Se vota)

Unanimidad (24 en 24)

(Ingresa la delegación a sala)

COMISIÓN GENERAL

SR.PRESIDENTE (Dighiero): Hemos acordado con los mocionantes, escuchar la exposición de los invitados durante 25 o 30 minutos, luego los señores ediles tendrán, un minuto para hacer su introducción e inmediatamente formular las preguntas. Preguntamos si van a agrupar varias o contestarían de a una.

Les agradecemos por concurrir a este Cuerpo a informarnos sobre la situación que, quienes tuvimos la oportunidad de vivir con la gente del riel en el tiempo que este transporte era la conexión este-oeste del sur de nuestro departamento, lo añoramos y esperamos que retorne, porque es una de las grandes falencias que tiene Paysandú. Paysandú diseñó sus carreteras con un AFE funcionando, un día no funcionó más y no rediseñaron las carreteras, a pesar de que AFE no continuó cumpliendo el servicio.

Tiene la palabra el señor edil Tortorella.

SR.TORTORELLA: Señor presidente: además de la delegación de funcionarios, muy nutrida, por cierto, quiero destacar el esfuerzo del señor director de AFE, licenciado Alfonso Lereté, quien nos está acompañando en esta sesión y también a los diputados nacionales, Eduardo Rubio y Nicolás

Olivera que están en sala para trabajar en este tema junto con los ediles de la Junta Departamental de Paysandú. Muchas gracias, señor presidente.

SR.PRESIDENTE (Dighiero): Tienen la palabra los funcionarios de AFE.

SR.RODRÍGUEZ: Buenas noches. Soy Jonathan Rodríguez, maquinista de AFE. Muchas gracias por recibirnos y brindarnos esta oportunidad para poder expresar nuestra iniciativa y permitirnos este acercamiento. Queremos manifestar, en primer lugar, nuestro rechazo a la excedencia, que es la situación que se nos presenta en estos momentos, es decir, que 60 funcionarios, casi todos maquinistas, quedaríamos excedentes el 31 de diciembre del corriente año. Creemos que eso es un atropello hacia nosotros y a nuestro oficio; pensamos y afirmamos que es el cierre de AFE encubierto. El 51 del ferrocarril pertenece a AFE y el 49 por ciento a SELF; AFE se encargaría de la parte de infraestructura y SELF –que es el Servicio Logístico Ferroviario–, de transportar la carga. ¡Ahí esta la paradoja! Fue quien nos manifestó que quedamos excedentes –la palabra así lo indica– porque sobramos dentro del ente.

SR.PRESIDENTE (Dighiero): Tiene la palabra.

SR.BARRIOS: Conductor de AFE. No sé si es un privilegio, pero soy el más viejo de los conductores del Uruguay. Entré el 4 de agosto de 1975 y hoy en día nos encontramos con esta problemática. Hemos vivido todas las situaciones habidas y por haber desde el año 1985, cuando comenzaron las excedencias en AFE. Nosotros –no tengo bien la cifra– creo que éramos once mil funcionarios en aquel tiempo, hoy en día somos seiscientos cincuenta, seiscientos ochenta. Comparto lo que dice mi compañero, es una paradoja que nosotros que hemos hecho una carrera, la cual nos insumió mucho tiempo, muchas responsabilidades, y más de una vez recibimos una sanción por no cumplir con las reglas de juego o el reglamento general que tenemos los funcionarios.

Hoy nos encontramos, yo particularmente, con que mañana –ya tengo el pasaje de ida a Montevideo– tengo que firmar la excedencia y conmigo van sesenta personas más. Entonces, cómo puede ser que AFE deje a sus funcionarios afuera y vaya a poner gente arriba de las máquinas con solo cinco meses de preparación. La plata sale del Estado; porque la plata que la nos pagan a nosotros sale del Estado, a nosotros nos dejan excedentes pero nos tienen que reubicar en otro organismo del Estado. O sea, ¿qué ahorro se está haciendo? Ninguno. Yo creo que al contrario, los sueldos de esos funcionarios que están preparando hoy en día son tres veces más altos que los nuestros. No trajimos un contrato de trabajo porque sería demasiado, pero el sueldo del funcionario ferroviario y, principalmente, del conductor, es tres veces menor al que van a cobrar ellos.

Nosotros sabemos lo que es correr un tren, conocemos los riesgos. Conocemos el abandono que existe en las máquinas, adrede, yo invito a cualquier legislador en estos momentos a que vaya al kilómetro siete, en Ancap, y vea una máquina que está abandonada allí por dilución de aceite. ¿Por qué? AFE no puede pagar un servicio 222 para cuidar esa máquina. Está bien, tenemos hasta GPS en la máquina, pero le faltan los vidrios y en estos momentos está tapada con un nailon. Con ese estado abandono estamos trabajando los funcionarios, que hemos puesto garra y corazón para que siguiera funcionando. Ahora, si a mí me dan una herramienta nueva, por

supuesto que AFE va a caminar. A mí me preguntaron si AFE era viable. Sí es viable, como cualquier empresa de transporte. Si a una empresa de transporte carretero le das un camión del año sesenta no va acarrear el mismo tonelaje que acarrearía uno nuevo. AFE lo mismo. El gran problema que tuvo fue que dejaron caer la red vial. Entonces, si tenés un auto cero kilómetro y andás en primera, no sé cuánto tiempo andarás porque te vas a quedar sin auto. Nosotros lo mismo. Se han reconstruido las máquinas, se han tratado de suplir un montón de falencias, pero hoy en día han llegado al deterioro, prácticamente el parque automotor de AFE creo que cuenta con ocho máquinas para todo el país. Es una vergüenza. Es una vergüenza porque lo están haciendo adrede. Más allá de que al estar preparados para correr un tren, aunque hoy digan que acá no funciona, no funciona porque no las ven a las máquinas. La máquina sale a las tres de la mañana para correr caliza y trabaja todo el día entre el kilómetro 485 y el kilómetro siete que es en Ancap. Todo el día trabaja ahí. Después la descarga de la caliza. En Rivera, las máquinas están acarreamo de 1000 a 1200 toneladas, nosotros sabemos lo que es acarrear 1200 toneladas. Acá no lo saben, porque las vías no lo permiten. De mi parte es lo que puedo aportar a esta problemática que tenemos en este momento.

SR.PECHI: Pertenezco a la conducción. Para no repetir todo lo que dijeron los compañeros, solo quiero agregar que el 30 de junio se le entregó a la empresa SELF, 9 General Electric de la serie 2000 de las cuales hoy funcionan solo tres. Cabe agregar que el mantenimiento corre por SELF. Cuando vemos que una empresa no funciona y que la única manera de hacerla funcionar es a través de un cambio político, ya no nos queda más nada que decir. Hay compañeros que se jubilan el 31 de diciembre y los declararon excedentes, es algo insólito. En los últimos seis meses, de toda la cartera de clientes de SELF, que se encarga de la carga, del mantenimiento, de todo, se perdieron 170 mil toneladas, no es poca cosa. Que un gerente de la empresa SELF vaya a Tacuarembó y le diga a la empresa: “transportá por camión porque nosotros no podemos cumplir”, es algo insólito. Yo estoy convencido de que la capacidad de asombro no tiene límites y debido a esto hoy estamos acá exponiendo, son sesenta compañeros los que se van, no se sabe con qué criterio se eligieron, se hizo al barrer, un ejemplo, es lo que hicieron con un compañero de Paso de los Toros; ya no quedan más maquinistas, no quedan más talleres, no queda más nada. Cuando hablás con los compañeros te das cuenta que ya no queda autoestima, ya no dan ganas de nada. Tenemos máquina que tiene GPS pero tenés que andar de piloto adentro. Andamos con máquinas que tienen dilución, que se rompen, e no cargan. Estamos cansados de que la culpa recaiga sobre los trabajadores, porque los directores nunca tienen la culpa. Esto viene decayendo pero el problema siempre es de los trabajadores. Vergüenza me da decir que hay directores que fueron elegidos por el pueblo y no cumplen su función, que es la de administrar y sacar esto adelante. Vienen por interés, por querer figurar mientras tanto está corriendo riesgo el modo ferroviario de transporte. Yo no sé cuánto tiempo más va a existir AFE, yo no sé si durará un año entero; cuando miro AFE, me acuerdo de Pluna. Son gobernantes de izquierda, gobernantes de derecha, todos pusieron su granito de arena para terminar con todo esto. De mi parte solo agregar estas palabras de angustia, vergüenza, no de los compañeros sino vergüenza del directorio, que nos trata como si sobráramos, pero andan atrás tuyo ofreciéndote que manejes un tren privado. O sea, que yo no sirvo para

AFE, pero sí sirvo para la empresa privada. Son cómicos, sobornan diciéndote: “Si tenés un hijo de dieciocho años, yo lo acomodo si vos venís a trabajar con nosotros”. Hemos llegado a ese extremo. No quiero agregar más nada por ahora, le voy a dar la palabra al compañero para que se exprese.

SR.ACOSTA: Soy ayudante de conducción. Quiero decir que, desde mi punto de vista, con treinta años y ocho de servicio, a mí me parece un chiste lo que están haciendo porque en el estado en que están las rutas el Uruguay realmente me parece un chiste que esta gente quiera parar el ferrocarril, con la crisis que estamos viviendo. Los países del Primer mundo apuestan al ferrocarril. Nosotros no, al contrario, tenemos carga, madera, tenemos todo el producto para sacar en ferrocarril, siendo que es un punto estratégico el ferrocarril en el Uruguay y, sin embargo, lo estamos perdiendo. Pero la plata ¿de dónde sale? No sale de los bolsillos de los que dan las órdenes, sale de los bolsillos de la gente, del pueblo. Ese es el punto principal.

En la ruta 26 no se puede transitar ¿y quién tiene la culpa? ¿La gente? No. La culpa la tienen los que están arriba, por algo los votamos, para que hagan las cosas bien, no mal. Ese es mi punto de vista. Esto lo están haciendo para cerrar AFE, no lo hacen para que esto salga adelante, lo hacen para cerrarlo como Pluna. Gracias.

SR.PACHI: Quisiera agregar algo.

SR.PRESIDENTE (Dighiero): Proceda.

SR.PACHI: Antiguamente, AFE se dedicaba a hacer una tarea y ahora la dividen en tres. Las vías las arreglaba AFE, ahora hay una corporación ferroviaria. Y eso sale de las arcas del Estado, de los impuestos que todos nosotros pagamos. Ahora hay un servicio de logística ferroviario que opera por el régimen privado y antes lo hacía AFE. Se jactaron diciendo que no funcionaba porque no se podía comprar, y es todo mentira, AFE puede comprar productos y máquinas. Entonces, es todo tan insólito, que han dividido a AFE en tres y ahora hay que pagarle a tres presidentes, al de la corporación –CFU–, al de SELF y al de AFE, pero eso nadie lo ve. A veces el papel de la oposición también debería ser analizar esos puntos.

Antiguamente AFE solo se dedicaba a hacer el transporte de mercadería y de pasajeros, un servicio social, ahora hay tres partes que quieren hacer ese trabajo: reparación de vía, que antes hacía AFE, correr los trenes de carga, también lo hacía AFE, ahora quieren otro personal. Pero hay que recordar que el presidente de la CFU y de SELF es la misma persona, el Estado le paga el sueldo a todos ellos; a los directores, gerentes y abogados. Es una vergüenza. Es hora de empezar a analizar esto, de empezar a ver las cosas de otra manera si queremos avanzar, pero si cada uno forma una empresita porque quiere cuidar su chacrita, estamos mal.

SR.ZAMPEDRI: Soy ayudante de conducción, hace ocho años que trabajo en AFE y me siento parado en un alambre de púas, no sé para qué lado me voy a caer. Hoy le han dicho a 60 compañeros que son excedentes. Yo busqué esa palabra en el diccionario y entendí que es algo que sobra.

He escuchado que hay una empresa que está formando maquinistas, tienen la genialidad de prepararlos en cinco meses, siendo que, aún contando con una experiencia de ocho años –soy sincero–, todavía se me escapa un tren, se me escapan los chanchos –como se dice. Una persona, con cinco meses de preparación, calculo que no tiene ni conciencia de lo que es un clavo de vía, un golpe de una yunta, no tiene la vivencia o la experiencia suficiente.

Hace dos años hicimos un curso con españoles sobre capacitación ferroviaria, nos llevaron a todos, fue muy bueno, no voy a decir que no, y ellos evaluaban que una persona para estar madura y trabajar en el ferrocarril tenía que tener, por lo menos, diez años arriba de un tren, de una vía, para conocer las diferencias entre una bajada, una subida, una curva, un durmiente, una cantidad de detalles que se escapan.

El tren fantasma en el Parque Rodó también desapareció –tienen trenes fantasmas, no existen. Estamos exactamente en la misma situación. Nos van sacando de a poco; por ley sacaron a 60 trabajadores. Hace tres años se logró extender el amparo de esa ley vieja, hasta el 31 de diciembre, y resulta que hoy en la Cámara se pidió una prórroga por un año más, por lo menos, hasta el 31 de diciembre de 2016, y nos dieron la espalda. Yo no sé si corro con suerte o desgracia pero no soy excedente, pero no sé si cuando entre a trabajar el 2 de enero no me dicen que soy excedente, pero si sucede ¿adónde voy a parar? El excedente sobra; estamos sobrando y están formando una empresa sin gente. Estamos en el aire.

Aprendí a querer al ferrocarril y a los compañeros, porque uno convive de manera excelente. Dicen que el ferrocarril no funciona por la gente, pero si no fuera por la gente el ferrocarril no funcionaría, tienen la idea equivocada; dicen que los trenes no corren y sí corren, y todo gracias a la gente. Miles de veces hemos quedado tirados en el medio del campo por el estado de las máquinas. Cuando se rompen, uno trata de solucionarlo con su experiencia y la práctica; el famoso “lo atamos con alambre” de Ignacio Copani, en AFE siempre funciona, tenés que llevar en tu bolso un rollo de alambre y cinta porque si no, no llegas a destino. Y no es porque no se invierta, lo que queremos es un apoyo de todos. Quizá haya alguien aquí que nunca se subió a un tren, pero hace diez años se corrían los trenes a Guaviyú y se llenaban, no daban abasto, aun así no era redituable. Una cantidad de cosas van desapareciendo, y no tienen una base firme para decir que esto no funciona.

Yendo a Fray Bentos, a Las Cañas, vi que hicieron un tramo de la ruta 2, desde Tres Bocas a Las Víboras; con el dinero que allí gastaron, se podría haber hecho todo el ramal de Fray Bentos a Algorta, pero para AFE no hay dinero. La corporación ferroviaria del Uruguay hizo la vía desde Rivera a Paso de los Toros, quedó muy buena trabajaron un año, pero resulta que cuando la entregaron no estaba en condiciones. Cuando usas la vía nueva, tenés que hacerlo entre 40 y 10 km, con 1200 toneladas. Ese sufrimiento lo padece la máquina y la persona, porque un viaje de Paso de los Toros a Tacuarembó son seis horas. Siendo que organizaron la vía, tenés que tener la precaución de no tirar el tren, porque uno es el responsable de la máquina, del tren, de los vagones, del papeleo y de todo el sistema, pero eso nadie lo ve. Nosotros somos excedentes, estamos de sobra. Es para pensarlo, es irónico, nos toman el pelo. La verdad que no sabemos dónde estamos parados. Por ahora no tengo más nada para decir.

SR.PRESIDENTE (Dighiero): Tienen la palabra los integrantes del sindicato.

SR.ARAMENDI: Soy presidente de la Unión Ferroviaria. Esta es una situación de muy larga data, cuyo desenlace final se está dando en el año 2015, pero esto arrancó en el 2005. Para que todos lo tengamos claro: esta historia arrancó en el 2005 cuando esta fuerza política llega al Gobierno, con la

misma promesa que volvieron a hacer en el 2010 y en el 2015 en cuanto a la rehabilitación del ferrocarril.

En el 2005 se instaló la discusión de recuperación del ferrocarril, tuvimos una reunión inmediatamente después de que se instaló el Gobierno con este mismo ministro, con Rossi, y él fue muy claro en ese momento –hace 15 años– de que la recuperación del ferrocarril se iba a hacer a través de la Ley de Participación Público Privada. La Unión Ferroviaria, en ese momento, le dijo que era imposible llegar a un sistema de PP para el ferrocarril porque la inversión para su recuperación rondaba, en ese momento, en los dos mil millones de dólares y que era casi imposible que entrara un privado en el negocio para recién recuperar el dinero en tan largo tiempo. El ministro Rossi insistió durante los cinco años –reitero, este mismo ministro que está hoy– en que la única forma de recuperar el ferrocarril era a través de las PP. La Unión Ferroviaria durante todo ese tiempo le estuvo diciendo que era imposible, presentamos alguna propuesta que nunca se tomó en cuenta y al finalizar el quinquenio 2005–2010 aparece, lo que decían los compañeros, la famosa CFU –Corporación Ferroviaria del Uruguay. Como el Gobierno no confiaba en los directores que ellos mismos pusieron al frente de AFE, crearon una empresa estatal bajo el derecho privado para darle el dinero de la recuperación de la vía entre Pintado y Rivera. Se le entregan a la CFU, empresa de derecho privado, reitero, 605 millones de pesos para hacer la rehabilitación de ese tramo, dinero que llegó a través de un préstamo del Focem. El tema es que esta empresa no tenía maquinaria, no tenía absolutamente nada, entonces del dinero que recibió para la reconstrucción de la vía lo usó para capitalizarse comprando maquinaria, quiere decir que esos 605 millones de pesos no los puso arriba de la vía, sino que gastó más de 200 millones de pesos en maquinaria. He aquí que la Unión Ferroviaria había presentado un proyecto de recuperación de la vía, ese mismo proyecto lo tomó la CFU, lo reformó y fue el que llevó adelante en esa recuperación. La Unión Ferroviaria denunció, en varias oportunidades, que eso no iba a funcionar y terminaron negociando con la CFU para que funcionarios de AFE trabajaran en ese proyecto y ahí se formó una empresa mixta, públicos y privados trabajaron juntos, lo mismo que se está proponiendo en estos últimos tiempos. Trabajaron juntos en la recuperación, a cargo de la CFU, medio oficiales, oficiales y el director de obras de AFE. Cuando termina la obra, la CFU terminó con un gasto de 525 millones, AFE le dice que tenía dinero a favor porque lo entregado eran 605. Cuando se hace la revisión de la vía se encuentran muchos defectos, también AFE lo denuncia, la CFU termina haciendo otro tramo con ese dinero para tratar de equiparar con el dinero. El tema está que en el segundo estado de cuentas que presenta la CFU había gastado 545 millones de pesos y el resto del dinero no se supo a dónde fue a dar. Nosotros fuimos a las comisiones de Transporte de diputados y del Senado, hicimos las denuncias y nos terminaron diciendo, tanto senadores como diputados de aquel momento, que debíamos hacer la denuncia penal –no podíamos hacerla porque no teníamos la documentación, no podíamos acceder a ella– porque nos dijeron que como era una empresa del derecho privado no podía ser controlada por el Parlamento y tampoco podía controlarla el Tribunal de Cuentas, por lo tanto, ellos no podían hacer nada más que llamar a sala al ministro. Ahí arranca la historia, no se hizo nada en 2005 ni en 2010, absolutamente nada en el tema del ferrocarril, entonces desesperados crearon esta empresa para tratar de tapan el ojo.

2010, Campaña electoral de Mujica, hace la misma promesa. Exactamente la misma promesa. Anunciaba un apagón logístico, que había que invertir en el ferrocarril, inmediatamente de asumir Mujica nos reunimos con el ministro Pintado, reunión a la que nos acompañaron el PIT-CNT y la Mesa de Entes; en plena reunión, cuando se estaba armando la agenda de trabajo para discutir el tema, interrumpe en la sala el ministro Pintado y dice: “ustedes negocien lo que quieran porque yo sé lo que tengo que hacer”, por lo cual, la negociación comenzó muy mal.

Se instaló una comisión para analizar cómo llevábamos adelante la reconstrucción del ferrocarril. Se nombró una delegación por parte del Ministerio de Transporte, otra del PIT-CNT y de la Unión Ferroviaria, discutimos alrededor de tres meses, una discusión de sordos, nosotros discutíamos técnicamente cómo pensábamos desarrollar el modo ferroviario mientras que el Ministerio discutía en el ámbito político. Ellos ya tenían pensada la creación de una empresa bajo el régimen de derecho privado, decían que debían tener los mismos derechos que una empresa privada, es decir que si tenía que despedir personal debía hacerlo, querían competir en las mismas condiciones. Aparece un primer proyecto presentado por el Ministerio. No sé si los compañeros lo recuerdan, se llamaba Ferrosur, totalmente privatizador, la Unión Ferroviaria no podía acceder al documento, estuvimos tratando de acceder al documento pero no podíamos llegar a él. Sabíamos que lo tenía un grupo de legisladores –muy selecto– quienes nos dijeron que era secreto, que no lo podían decir, que lo tenían el presidente y el vicepresidente de AFE, Alejandro Orellano y Juan Silveira –que salió de este sindicato, cabe decir–, nos entrevistamos con ellos y también nos dijeron que era secreto. Al fin nos hicimos del proyecto y vimos que era totalmente privatizador. Esta historia viene desde ahí. La negociación con el Ministerio se termina de romper cuando sus integrantes invitaron a los dirigentes sindicales que estábamos negociando a pelear afuera, porque ya no había otra forma de solucionar el problema. Se rompe la negociación.

Se instaló una nueva negociación cuando entraron los trenes argentinos por Salto –no sé si lo recuerdan–, fuimos y no dejamos entrar el tren hasta que se instaló una nueva mesa con Julio Baraibar y Nelson Loustaunau, representando al Poder Ejecutivo, directamente al señor Mujica. Ahí empezamos a analizar nuevamente cómo podíamos solucionar el tema de esta empresa de servicio logístico y ferroviario. Esa negociación duró mucho tiempo, hasta que la Unión Ferroviaria presentó varios proyectos, aunque todos fueron denegados por el Gobierno; incluso llegamos a presentar uno en el que la Unión Ferroviaria daba un paso al costado para intentar resolver el problema, consultado con constitucionalistas, abogados, en el que se intentaba que los trabajadores ferroviarios trabajaran en esta empresa del derecho privado como funcionarios públicos, que sus ingresos se hicieran por el derecho privado y que ambos derechos se regularan por una negociación colectiva, cosa que convenció en su momento a Julio Baraibar, Nelson Loustaunau, subsecretario en su momento del Ministerio de Trabajo, que era una de las soluciones. Este proyecto pasó por una asamblea general de todos los trabajadores ferroviarios quienes aceptaban trabajar en ese sentido. El Ministerio de Economía y el Ministerio de Transporte dijeron que no, que la única forma era el derecho privado y no había otra solución. Es ahí donde se quiebra la negociación, porque el Gobierno nos terminó diciendo en la cara que era un proyecto político-ideológico del gobierno de llevar parte de AFE al derecho privado.

Entonces, cuando se nos responde que era un proyecto político-ideológico, no había mucho más que discutir. Lo que abrió esa discusión fue la forma cómo nosotros podíamos proteger a los trabajadores que eventualmente iban a quedar excedentes si esto seguía adelante. Y es ahí que aparece la Ley Especial de Excedencia para los Trabajadores Ferroviarios, llevó muchos meses de negociación con los dos representantes, con la Oficina del Servicio Civil, para llegar a este modelo de excedencia, en la eventualidad de que hubiera excedencia en el futuro, ahí aparece la Ley, 2013. Esta es parte de la historia, no la quiero hacer toda porque se me va a terminar el tiempo pero lo voy a dejar al señor presidente, donde está narrada toda la historia. Pero me quiero referir a lo siguiente: a partir del primero de julio de este año, Servicios Logísticos Ferroviarios se hace cargo de todas las máquinas, de todos los vagones, de la cartera de clientes, de la facturación, absolutamente de todo, quedaron solo ellos. Por lo que hicimos una comparación muy simple para tratar de demostrar los resultados de esta empresa, que ellos crearon y quieren seguir sosteniendo. De enero a junio, que fue cuando estuvo transportando AFE como empresa pública, transportamos 462.169 toneladas; a partir de julio, esta empresa bajo el derecho privado se hace cargo hasta diciembre, transportando 314.598 toneladas, hay una diferencia de casi 150 mil toneladas menos. Los resultados son pésimos, el modo ferroviario se viene cayendo cada día más, como decía el compañero Pechi, en junio le entregamos nueva locomotora de la serie 2000, hasta la semana pasada hubo tres en funcionamiento el resto está en talleres, no hay quien las arregle, porque nosotros no nos hacemos más cargo del mantenimiento, los compañeros fueron desplazados del taller general diésel y llevados a otro lugar donde no las podemos reparar. Entonces, los resultados son totalmente nefastos. Y quiero terminar acá para dejar lugar a algunas preguntas si es necesario. Hace dos días tuvimos una reunión con el Ministro por este tema y por la excedencia. Discutimos sobre la excedencia cómo nosotros entendíamos los criterios, que no los entendemos porque nunca los supimos, quedó excedente absolutamente toda la remesa de Paso de los Toros, ahí no dejaron un solo maquinista y nuestra reflexión fue –se la dijimos al Ministro–, que aquí había represión sindical, se ha demostrado, de alguna forma, muy combativa en este tema, aunque ahí hay cuatro “carneros” que se pasaron para la otra empresa. Entonces, los resultados son malos. Y sabe qué nos dijo el Ministro cuando le llevamos los documentos, aquí están, no es cháchara, está lo que dice, lo que se está transportando, acá está el documento de las máquinas que hoy están. ¿Sabe lo que nos dijo el Ministro? Que él estuvo evaluando y que lo mejor sería paralizar AFE y cerrarla para empezar de nuevo, ¡una barbaridad escuchar eso de un ministro!, ¡una barbaridad pensar que se cierre AFE para recomenzar! Preguntamos con quién, cuando dejamos a 60 maquinistas excedentes, nos preguntamos: ¿con quién va a recomenzar? si esto se para no arranca más. Y lo está evaluando. Lo cierto es que acá por encima del tema excedencia que, creo, es muy preocupante, muy sensible, porque yo ya he sufrido, trabajo en AFE desde el año 76, pasé por todo el proceso de excedencia, perdimos a muchos compañeros que se suicidaron por esta causa y hoy este gobierno nos está llevando exactamente a lo mismo, a la prueba está que la Cámara de Senadores está mandando el proyecto de extensión de excedencia para atrás. Entonces, es muy difícil seguir adelante con este tema del modo ferroviario, porque cuando un ministro piensa que lo mejor es que se

cierre, es muy complicado. El compañero hacía referencia a otra cosa, nosotros denunciarnos al presidente de AFE en la Comisión de Ética y Transparencia Pública por la doble función que tiene, por la conjunción de intereses que hoy existe. Acá tengo en mi mano un contrato firmado por el señor Wilfredo Rodríguez como presidente de AFE y también como presidente de la otra empresa; o sea que él vende los servicios y él se compra los servicios, es algo ridículo. No sé, que alguien venda los servicios y al mismo tiempo se los compre, y más grave aún cuando en este documento consta que AFE está vendiendo combustible, tal vez sí puede vender los servicios de sus trabajadores para cumplir una tarea, pero vender combustible, gasoil y aceite como dice en este contrato es muy delicado, esto le corresponde a Ancap, no a AFE. Y según este contrato, AFE lo que está haciendo es lo que no debe hacer el Estado cuando en el 2011 se publica el Decreto 473/11, estableciendo que esta empresa, Servicios Logísticos Ferroviarios, no puede recibir subsidios por parte del Estado, y AFE, empresa pública, la está subsidiando para que funcione. Acá hay cosas que son muy graves, pero muy graves, señor presidente. Creo que hay mucho para discutir, porque está el modo ferroviario, que está a punto de desaparecer por un capricho del gobierno y no reconoce que se equivocaron, están cometiendo graves errores como el contrato donde se establece que se vende y se compra servicios a sí mismo, como la venta de combustible. Creo que hay muchas cosas para decir, lo mejor que puede hacer esta fuerza política es tratar de recapacitar, en primer lugar, detener las excedencias, que se prorrogue la ley para tratar de cubrir a los trabajadores que eventualmente pueden quedar excedentes, porque no sabemos cuándo termina esta historia; o sea, hay cosas para reconstruir y creo que deberíamos reflexionar todos juntos qué ferrocarril queremos para nuestro país. Y nosotros entendemos que la única forma de rehabilitar el ferrocarril es a través de AFE que tiene todos los medios para hacerlo, como empresa pública, como ha sido siempre. Mucha gracias, presidente.

SR.PRESIDENTE (Dighiero): Tiene la palabra el señor director Lereté, a quien saludamos y agradecemos su presencia.

SR.LERETÉ: Buenas noches y gracias a los señores ediles por recibirnos. Asistimos a esta Junta en nuestra condición de integrantes del directorio como minoría, pero no representamos al directorio. Quiero dejar bien en claro eso. Nosotros venimos a participar por una invitación de esta Junta Departamental como integrante representando allí a un partido político. Lo quiero dejar bien en claro, reitero, porque no represento al directorio, ni a su presidente, ni a su vicepresidente y para mí eso es muy importante.

Como bien lo han manifestado los funcionarios y también el sindicato, esto se enmarca dentro de una reforma, que puede gustar o no, pero es una reforma que está en marcha, que si se quiere frenar tendrá que ser a través de una ley en el Parlamento nacional y allí hay que ser muy realista, se debe contar con cincuenta voluntades que hoy no existen. Actualmente el partido de Gobierno lleva adelante una reforma que, como bien se dijo, comenzó en el 2005, luego por vía de un decreto del 2011 avanzó y se empezó a sustanciar en el año 2013, dando lugar a lo que es la operadora para, posteriormente, en julio, ya tener las riendas totales de esa sociedad anónima.

Con respecto al tema central, que es la excedencia. Como director recorrí, prácticamente, todo el interior del país, estuvimos también aquí en Paysandú. En cada reunión que asistimos con los funcionarios les decíamos lo

siguiente: “señores, el 31 de diciembre se presenta un cruce de caminos. Un cruce de caminos donde hay tres opciones: la reestructura, que hoy está procesando AFE, de la cual nosotros no somos parte, no nos informaron, y quizá tenemos la misma información que tiene hoy el sindicato. Esa era la primera opción. La segunda, para los trabajadores era acogerse al decreto presidencial para la reserva del cargo y cumplir funciones en esta nueva operadora. No estoy hablando de si está bien o está mal, simplemente son datos objetivos. La tercera opción era solicitar la excedencia y luego que el directorio decidiera, porque la excedencia no es una potestad que tiene el funcionario, la puede pedir y luego el directorio es el que la da. En todas las reuniones que participamos este fue el dato que nosotros les acercamos a los funcionarios. En más de una ocasión les dijimos que acá el gran problema es la falta de comunicación, la falta de gestión pero por sobre todas las cosas, no hubo, por parte de quienes tomaron las decisiones la comunicación hacia los trabajadores. El recurso central que tiene AFE. A partir de ello se cerró la lista de excedentes. Son 123 que pidieron la excedencia, 123 trabajadores de distintas gerencias de AFE.

Se nos dijo –esto ya en el ámbito del directorio, y de manera verbal– que fruto de esta reestructura que AFE comenzó a procesar –reitero, de la cual nosotros por el momento no tenemos información– como se desafecta de AFE, ente público, la carga, se tenía que realizar un achique fundamentalmente en lo que hace a los maquinistas. Porque AFE como ente público ya no iba a transportar más carga, esa función ya no la iba a desarrollar. Por tanto, si no pasaban a la operadora, se iba a venir una reducción de personal.

Nosotros planteamos que antes tomar cualquier tipo de resolución, tenía que haber un contacto con el gerente de recursos humanos, que es central, pero no lo hubo. Un acercamiento con los funcionarios, individualmente, que tampoco lo hubo. Luego sí tomar una decisión, pero una decisión más colectiva. De las tres listas de excedentes, no participé en ninguna en cuanto a su confección. Es más, la última se me entregó quince minutos antes de ingresar a la reunión del directorio, lo que generó mi voto negativo y mi argumentación sobre todo este tema.

La primera lista es de veintidós funcionarios, la segunda de veintidós y la tercera de veintidós, total sesenta y cinco funcionarios declarados excedentes. Acá voy a hacer una valoración central. Hoy AFE tiene exactamente seiscientos cincuenta y dos funcionarios. Acá esta la documentación, la traje para compartir con ustedes. Para que vean que son todos datos objetivos y claros. Se los voy a detallar, porque es bueno que ustedes lo sepan también. En abastecimiento seis funcionarios; en la parte comercial, 3; comunicaciones, 28; directorio, 22; finanzas, 9; gerencia general, 12; infraestructura, 121; jurídica, 5; licitaciones, 2; material rodante, 109; operaciones, 147; pasajeros, 11; planificación, 3; recursos humanos, 14 y tráfico, 160, lo que totaliza 652 que hoy tiene AFE, al margen de esto 323 son los retiros incentivados, al que se acogieron varios de los funcionarios previo a esta operativa, si no serían novecientos y pico. Esto es lo que hoy tiene AFE.

De esta lista de excedentes, personal declarado excedentario, en la primera lista que se presentó, nosotros –y está documentado en el acta–, le preguntamos al presidente, como había sido el proceso y nos respondió: “presidente, manifiesta que antes del 31 de diciembre se comprometieron a resolver el tema de las excedencias. Si se toma como base el informe de la

consultora, la nueva reestructura de AFE habla de 545 funcionarios, hoy se tiene 650, de los cuales 127 son maquinistas. De todos los funcionarios, prefieren que queden maquinistas excedentes. Está documentado. A lo cual yo vuelvo a preguntar, ¿se consultó a los funcionarios si querían pasar a la operadora? El presidente me responde: individualmente no. Lo que les puedo decir es que se está yendo gente con mucha experiencia. Esto está todo documentado, es decir, cómo fue el proceso de las excedencias. En la segunda lista, de 22, de la que nos abstuvimos, también se genera otra discusión sobre de los criterios. La última, que fue la gota que desbordó el vaso porque me la entregaron quince minutos antes, fue la lista que más me preocupó. De todo el personal que se declaró excedente, de los 65, hay 27 cuyas edades oscilan entre los 30 y los 43 años, generaciones 2006, 2007 y 2008, a quienes AFE preparó para que fueran los maquinistas del futuro y hoy los está dejando de lado y este es un dato objetivo, son 27 y la última lista incluye gente de Paso de los Toros, 21 en total, se desmanteló, gente de Paysandú, de Rivera, de Tacuarembó y, por supuesto, de Peñarol. La argumentación, y cierro con esto presidente, que nosotros esgrimimos –está en el acta también– la voy a leer. “Para los funcionarios de AFE, históricamente, la excedencia laboral fue una bandera de lucha permanente. La pertenencia al ente ferroviario, la defensa institucional con una óptica estatal, fueron características salientes de la perspectiva del trabajador, donde decir excedencia era prácticamente una blasfemia. El tiempo pasó, los momentos del país también se transformaron, y lo que antes era observado como la conjunción de todos los males, hoy, ya no lo es tanto. Desde que asumí la dirección de AFE, en julio, sistemáticamente se presentaron, en cada sesión del directorio, una o más solicitudes de funcionarios del Ente para pedir la excedencia; lista que llegó a 123 pedidos de diversas gerencias. Las múltiples razones variaban en torno a –entre comillas– “en AFE ya no hay más oportunidades”, “somos jóvenes y queremos ir a otro lugar con mayor proyección” y “esto no tiene rumbo”, esas fueron algunas de las frases que más escuché entre los funcionarios de AFE, en recorridas por Montevideo y el interior del país. Nadie me lo contó, lo viví en persona al hablar con los funcionarios. En cada sesión, la respuesta de la mayoría del directorio fue la misma: “se toma conocimiento de la solicitud y luego se analizará más sobre fin de año”. Ese tiempo llegó. Lo que nunca pasó fue el análisis colectivo; la decisión de confeccionar la lista de 20 personas a declarar excedentes, en cada sesión del Directorio, llegaba elaborada y sin ninguna reunión previa para acordar criterios, consultar a los gerentes y pensar en alguna acción aunada con mirada a mediano y largo plazo. Desde principio a fin, en las tres instancias, a este director se lo dejó al margen. Sabemos que el presidente y el vicepresidente tomaron cartas en el asunto, y lo pueden hacer, pero, como minoría, estoy obligado a dejar por escrito, bien claro, que no fue una decisión unánime de los tres miembros del Directorio, sino que fue una postura de la mayoría. Desconocemos si hubo contacto con áreas sensibles al momento de tomar la resolución, caso de la Gerencia de Recursos Humanos y aquellos otros estamentos de AFE donde cada funcionario pertenece por su labor específica.

En dos oportunidades me abstuve en la votación por entender que los funcionarios que pidieron la excedencia –algunos de ellos, otros que no la pidieron, igual se la aplicaron– manejaron el tema voluntariamente, y contra esa postura entendí que no podía ir. De todas formas, si pensamos más allá de

este momento, no podemos ni debemos dejar escapar el único capital valioso que hoy tiene AFE: sus trabajadores.

Entre comillas: “los veteranos”, “los viejitos”, como nos dijo un obrero del taller de AFE en Salto, que durante todo el proceso de cambio y transformación en el transporte de carga, con la creación de la operadora, nunca fueron consultados, escuchados o valió para algo su posición. No era momento de desprenderse de ese capital humano, en tiempos donde la experiencia y el conocimiento ferroviario son fundamentales, ya que la nueva operadora carece precisamente de eso: de gente con experticia en trenes y más en la carga. Es más, en la última lista de los 22 trabajadores, 14 de ellos son maquinistas y ayudantes de entre 30 y 40 años de edad –sumado al resto son 27. Son la camada joven del ferrocarril, la renovación, los que se prepararon para seguir la operativa ferroviaria.

Y esgrimimos un último fundamento: el tiempo escueto en la entrega de la lista de funcionarios a declarar excedentes. En aquella ocasión, llegamos al colmo de que la lista con los últimos 22 funcionarios, de un total de 65, se me entregó 15 minutos antes de dar inicio a la sesión de Directorio. A esto debemos sumarle el hecho de que circula una grabación con una presunta conversación entre el presidente de AFE e integrantes de uno de los dos gremios –creo que este no–, en la cual se detalla cada nombre, en función al diálogo previo a la votación. No solo nos genera tristeza cómo se abordó el tema, sino también la falta de ecuanimidad entre todos los miembros del Directorio.

Era cuánto queríamos aportar de todo este proceso. Como habrán escuchado usted y el Cuerpo, el Directorio de AFE fue celoso y custodio de este tema. Como miembros de la oposición marcamos nuestra postura, al igual que lo hicimos cuando cortaron los durmientes en el trabajo de la CFU, cuando nos quisieron aplicar la ley mordaza y cuando se estableció un contrato negativo para los funcionarios, en todos esos casos los denunciemos. Gracias, presidente.

SR.PRESIDENTE (Dighiero): Tiene la palabra el señor diputado Rubio, solicitando que ejercite su capacidad de síntesis. (Dialogados)

SR.RUBIO: Gracias, presidente, por la invitación; es un tema que sentimos profundamente.

Mi nombre es Eduardo Rubio y soy el único diputado de la Unidad Popular. Tengo que dividir mi discurso en dos partes.

A fines de Junio presentamos un proyecto de ley para la recuperación del transporte ferroviario por parte de AFE. En el tiempo que disponemos no nos podemos extender, pero les cuento que nuestra propuesta pasaba por terminar con esta dispersión que se ha generado –la cual han explicado acá tres o cuatro organismos, donde además aparecen las sociedades anónimas dentro del Estado, el derecho privado y el derecho del Estado–, de triste experiencia para nosotros, por lo que proponíamos recuperar plenamente la vigencia de la Carta Orgánica de AFE, la disolución y liquidación del servicio logístico ferroviario, pasando todo el patrimonio de dicha empresa a AFE, y la recuperación en un plan en etapas del transporte ferroviario de carga y de pasajeros. Incluso, en ese proyecto de ley planteamos un primer paso inmediato que consistía en recuperar el transporte de pasajeros en toda el área metropolitana, incluyendo la línea que iba hasta Minas, Casupá y el tramo Tacuarembó-Rivera, por entender que era algo que se podía conformar

inmediatamente. Obviamente sobran los motivos para fundamentar la vigencia del transporte ferroviario, acá lo han dicho; en el mundo entero, el transporte ferroviario es el medio más utilizado. Aquellas experiencias que privatizaron al transporte ferroviario retroceden por su fracaso.

En la exposición de motivos decíamos que pretendemos revalorizar el sector ferroviario dándole justo valor a su principal recurso: los trabajadores. Eso nos parece fundamental porque va en la línea contraria a esta situación que se está viviendo. Y acompañamos el proyecto con un análisis de las alternancias del costo del transporte carretero y ferroviario. En todas las medidas, el transporte ferroviario es sumamente más ventajoso que el carretero: en costo, en accidentabilidad, en contaminación e integración; sobran los argumentos.

Este proyecto de ley entró en la Cámara de Diputados –vamos a repartirlo para que lo conozcan– en la última sesión de la Comisión de Transportes y Obras Públicas. Este proyecto tiene un respaldo político que trasciende la Unidad Popular. El Partido Colorado ha decidido respaldar este proyecto, hay legisladores del Partido Nacional que también han expresado su respaldo y, en la Comisión, los legisladores del Frente Amplio expresaron su interés en conocerlo y respaldarlo. Hago esta introducción porque a partir de esa situación y ante el plazo perentorio del 31 de diciembre –que yo creo que es como el martillazo de liquidación de AFE– no me extraña que el ministro haya dicho que lo mejor es cerrarla, porque lo que se está planteando es y lo han dicho los trabajadores, no voy a agregar nada más a eso. (Campana de orden)

Nosotros viendo que transcurría el tiempo y ante la ausencia de otra iniciativa, presentamos este proyecto a fines de noviembre de 2015, en el cual lo que hicimos fue copiar, cambiándole la fecha a una ley que se aprobó creo que en los primeros días de enero de 2015 o fines a 2014, que prorrogaba por un año la vigencia de la actual Ley de Excedencia. Como no integramos la Comisión de Trabajo y Seguridad Social buscamos el apoyo de otros diputados y lo impulsamos, en principio, con el diputado Adrián Peña –que tampoco integra esa comisión– y de Fernando Amado, ambos del Partido Colorado y también conseguimos el respaldo de Wilson Ezquerria del Partido Nacional. Este proyecto de ley ingresó en la Comisión de Legislación del Trabajo el lunes pasado, con el respaldo de otros legisladores, y fue aprobado por unanimidad de cinco. Pasó a la Cámara de Diputados como grave y urgente –fue en la sesión de la semana pasada, que fue el miércoles o jueves– y allí se votó, sin informe de comisión, prácticamente por unanimidad de todas las bancadas. Además hicimos el pedido de que el tema pasara ese mismo día al Senado, solicitud que también fue aprobada por unanimidad.

En el día de hoy llegó al Senado. Lo ideal hubiera sido que allí también se votara como grave y urgente y sin informe de comisión, así lo solicitaron legisladores del Partido Nacional y del Partido Colorado, sin embargo, lamentablemente, el senador Agazzi, que presidía la sesión, no permitió que se le diera ese trámite –obviamente de acuerdo con su bancada– y decidió pasarlo a la Comisión de Legislación del Trabajo del Senado para escuchar la opinión del ministro sobre el tema. Creo que cualquiera que esté en política sabe que los plazos son definitivos y esta ley cae el 31 de diciembre. Entonces, el gran desafío que se nos plantea es conseguir que en una sesión especial de la Comisión de Legislación del Trabajo se analice el tema y luego lo

pase a una sesión del Senado, y esa, señor presidente, es una decisión estrictamente política. En esto no le podemos pedir al pueblo, a la gente, que se movilice, aunque se está movilizando, porque es responsabilidad de los partidos políticos que integran el Parlamento salvar AFE; o será responsabilidad de los partidos políticos que no acompañen esto, la liquidación de AFE, dejando al Uruguay sin un sistema ferroviario en manos del Estado. Gracias.

SR.PRESIDENTE (Dighiero): Tiene la palabra el señor diputado Olivera.

SR.OLIVERA: Gracias, presidente. En primer lugar, quiero saludar y agradecer la presencia de los representantes de la Unión Ferroviaria, de los trabajadores de AFE, del diputado y colega, Eduardo Rubio, del director de AFE, quienes han tenido también la deferencia de venir a esta Junta Departamental a exponer sobre este tema.

No voy a abundar en la situación que, realmente, han descrito con mucha solvencia todos los que han intervenido, pero sí quiero decir que se ha venido haciendo un seguimiento de esta problemática desde distintas comisiones del Parlamento –de Legislación del Trabajo, de Obras Públicas y Transporte– y del que se concluye que este proyecto, poco más que privatizador, realmente no ofrece ningún tipo de garantía. En la Comisión de Obras Públicas y Transporte, por ejemplo, tanto las autoridades de AFE como del Ministerio admitieron que ni siquiera existe un plan de negocios de la operadora privada –Servicios Logísticos Ferroviarios. Se habla de que los costos que se están manejando no son los adecuados para competir con el otro sistema de transporte que se quiere mitigar, por ejemplo, sacar de la ruta la principal producción de esta zona, que es la maderera. Se habla de que algunos de los proyectos que quieren llevar adelante son más caros que el transporte con camiones vía terrestre. Así que no vamos a abundar mucho en lo que tiene que ver con la procedencia o no, creo que los uruguayos hace mucho tiempo ya se expidieron en las urnas sobre lo que piensan en relación a la privatización de las empresas públicas.

Lo que hoy nos convoca, y para eso fuimos invitados, es una coyuntura realmente muy especial y preocupante porque estamos a pocos días de que se selle la suerte de funcionarios que desde hace muchísimos años vienen desempeñando tareas –hace un rato hablaba uno de los más veteranos del país–, que han sido capacitados, que tienen la experticia en la materia y a quienes, hay que decirlo con todas las palabras, presidente, se los está poco menos que extorsionando, diciéndoles que si no se pasan a la empresa privada, perdiendo derechos, el camino que les espera, como decía uno de los trabajadores, es el derrotero por encima de un alambre de púas. Esa es la situación, por lo menos para nosotros, esa es la síntesis de lo que está pasando. Hay una suerte de extorsión con la cual se presiona y forma parte de la misma la decisión que tomó el Senado de no tratar este tema como grave y urgente, algo que no sucedió y sí se tuvo la sensibilidad necesaria en la Cámara de Diputados. Todos los que estamos en esta actividad, no solo los que estamos en la política, sino la ciudadanía toda, aspiramos a que los partidos políticos, los políticos, acuerden y sellen pactos por el bien de la gente. El otro día en la Cámara de Diputados pasó eso, todos los partidos políticos se pusieron de acuerdo en que este era un tema central y prioritario. Pero resulta que porque cambiamos de Cámara, los partidos políticos dejan de pensar igual,

piensan de una manera en una Cámara y de manera distinta, en la otra. Ese es el llamado que le hacemos a este Cuerpo, dado que conocemos su sensibilidad, conocemos los temas que se ha puesto al hombro y las gestiones que ha hecho, muchas veces, ejerciendo presiones, en el sano sentido, para dar a conocer que detrás de esta caja de resonancia hay un pueblo que hay que defender, sobre todo en este caso en que hay muchos sanduceros involucrados, entre los compañeros que van a pasar a la excedencia. No solo hay que defender los intereses individuales sino los colectivos, los de una empresa estatal que queremos que siga trabajando con su principal capital que son los trabajadores; por todo eso creo que el pedido a la Junta debe ser que tome este tema como suyo, que esta causa sea un tema de Paysandú. Que esta Junta, en uso de la representación que le ha delegado la ciudadanía a través de su voto, defienda esos intereses y lleve esa lucha a donde deba llegar, que es que el Senado se digne a tratar este tema como grave y urgente para que, antes del 31 de diciembre, se apruebe esta ley que ya tiene media sanción, gracias al apoyo de todos los partidos políticos. Mire que es difícil en un tema sensible como este llegar a acuerdos en el Parlamento, pero creo que cuando las cosas son buenas para el país, los acuerdos aparecen. Apelamos a la sensibilidad de esta Junta para que haga esa gestión y, en definitiva, antes del 31 de diciembre tengamos una ley que le dé tranquilidad, que creo que es lo que todo trabajador quiere, a estos operarios de una de las empresas más importantes aunque, lamentablemente, muy venida a menos. Gracias.

SR.PRESIDENTE (Dighiero): Iniciamos la ronda de preguntas. Tendrán un minuto para hacer una pequeña introducción y luego formular la pregunta, que es lo que verdaderamente interesa, además de la respuesta.

Tiene la palabra el señor edil Ambroa.

SR.AMBROA: Gracias, señor presidente. Primero, agradecer a los funcionarios, más allá de que este es un tema nacional, me hubiera gustado que estuviera el Directorio de AFE en su conjunto, porque nos acabamos de enterar que viene un director, pero a hacer política partidaria, en representación de su partido. Me hubiera gustado tener todas las voces y todos los elementos sobre la mesa para definir este tema. Lo segundo, que no es un tema nuevo, como bien lo dijo el presidente de la Unión Ferroviaria, Carlos Aramendi: *“En el año 85, comienza la desarticulación y destrucción de AFE, dejando a miles de compañeros excedentes”*. Nosotros trabajamos en un ente como ASSE que tiene cientos de trabajadores excedentarios de hace muchos años, pero como bien se dijo acá, los diputados saben bien que esto no se cocina en las Juntas Departamentales, tienen casi cero de incidencia, es más en una expresión de deseo, en este caso al Senado, que es donde se va a cortar el estofado. Pero sí, quiero preguntar –porque hace muchos años que AFE está desmantelado en Paysandú– si los funcionarios saben cuántos serían excedentes en Paysandú. Muchas gracias, señor presidente.

SR.PRESIDENTE (Dighiero): Tiene la palabra el señor edil Jorge Genoud.

SR.GENOUD: Gracias, señor presidente. Creo que ha sido muy clara la exposición de todos los integrantes, pero también quiero aclarar que se hicieron las gestiones para tener a todas las partes, se invitó a la totalidad del directorio, lástima que no esté porque hubiera sido muy interesante poder intercambiar también con esa otra parte del directorio. Simplemente, quiero saludar, porque sé que muchos hicieron un gran esfuerzo, pero Jonathan

Rodríguez es uno de los cuatro funcionarios que ya está notificado de la excedencia. Si será complejo todo esto, y yo no creo en las casualidades sino en las causalidades, que cuando entramos a conversar con Jonathan y comenzó a tomar estado público esta situación en el departamento... (timbre reglamentario) –redondeo, presidente–, de esa lista de 60, Jonathan Rodríguez, que ha sido un poco el vocero en Paysandú, por lo menos con quien hemos podido conversar, casualmente sea uno de los cuatro que debe ir a notificarse de la excedencia. Ojalá se pueda –más allá de la poca incidencia o no que se tenga como Cuerpo, yo creo que tenemos mucha, porque representamos a los sanduceros en su conjunto– incidir en la Cámara de Senadores para que, por lo menos, se extiendan los plazos para poder seguir conversando. Muchas gracias.

SR.PRESIDENTE (Dighiero): Tiene la palabra el señor edil Tortorella.

SR.TORTORELLA: Gracias, señor presidente. La verdad que todos los temas que le preocupan a los sanduceros –y acá hay muchos que están en esta situación– es preocupación de esta Junta Departamental; no hay temas nacionales ni locales, hay temas de sanduceros, y su fuente de trabajo es la que está en juego a través de esta empresa. Lamentablemente, el panorama que se nos está pintando es negro, como tan negra son las negociaciones. Y yo acabo de leer una nota de prensa, y quiero que me confirmen o desmientan, si es cierto que se ha constituido un sindicato amarillo para negociar en nombre de los ferroviarios con el directorio. Y si es así, qué medidas han tomado los integrantes de la Unión Ferroviaria –que es uno de los sindicatos fundadores de la Central Obrera– el PIT-CNT, y qué se piensa, porque en definitiva, debe haber un títere, o titiriteros muy importantes, como el propio Ministro de Transporte de este país que terminó liquidando Pluna y ahora va tras AFE. Gracias, señor presidente.

SR.PRESIDENTE (Dighiero): Tiene la palabra el señor edil Pizzorno.

SR.PIZZORNO: Gracias, señor presidente. Evidentemente, una vez más estamos siendo testigos de otra liquidación de una empresa pública, cuando en su momento se votó la no privatización de estas empresas. Pero siempre encuentran la forma de hacer lo que quieren y no lo que manda el pueblo. Una empresa, que evidentemente quieren venderla, pasar, en principio, al derecho privado, desmantelarla, y después venderla al mejor postor o liquidarla.

Me gustaría preguntar, qué va a pasar con el funcionario que no acepte la excedencia y tampoco quiera pasar a la empresa privada, si se sabe la suerte que va a correr. Gracias, señor presidente.

SR.PRESIDENTE (Dighiero): Tiene la palabra el señor edil Otegui.

SR.OTEGUI: Gracias, presidente. Yo estoy convencido de que acá hay una línea que es desmantelar AFE definitivamente. Si bien esto empezó en el '85, en el 2005-2010, ahora se ha pautado esta situación, cuando el señor Setelich integró el directorio de AFE, creo que trató de hacer una buena gestión, fundamentalmente con el problema del arreglo de las vías, lo terminaron sacando. Pero quiero hacer una pregunta, y es a lo que voy. Me dicen, y escuché decir a los compañeros, que había libreta de conducir para maquinistas operarios. Quisiera saber quién la da, qué vigencia tiene y si se la exigen a los nuevos funcionarios del SELF. Esto como primer punto. Segundo, si SELF cobra por los transportes o cobra AFE, y si cobra SELF, qué es lo que le paga a AFE, si alguien lo sabe. Y luego me interesaría saber cuánto tiempo de preparación necesitan los maquinistas en SELF –algo ya se dijo pero me

interesa que quede claro—, y si la exigencia de libreta, que es algo aparentemente nuevo, no es una forma de extorsión. Gracias, presidente.

SR.PRESIDENTE (Dighiero): Tiene la palabra el señor edil Molinari.

SR.MOLINARI: Gracias, señor presidente. Saludo a los integrantes de AFE. Primero, quisiera destacar este diálogo y plantear una preocupación. Aquí, un integrante del directorio de AFE —que viene a representar a un partido político—, viene a hacer planteos cuando la invitación dice claramente que es al directorio de AFE. Ahí ya no está bien porque no se cumple con la formalidad del planteo o el requerimiento de la invitación. También, quisiera destacar que es importante que haya directores de la oposición en AFE, así como en todos los entes del Estado. (Timbre reglamentario) Y quisiera preguntarle a los funcionarios si están asesorados por el PIT–CNT en este reclamo, si tienen una idea de qué monto de inversión se necesita para poner en funcionamiento el sistema ferroviario, ya que seguramente se necesita mucha plata.

SR.PRESIDENTE (Dighiero): Tiene la palabra el señor edil Ífer.

SR.ÍFER: Gracias, señor presidente. Me sumo al agradecimiento al director de mi partido, porque representa a mi partido; al diputado de un partido que aquí por ahora no tiene banca en nuestro recinto, pero que por primera vez es un gusto escuchar por la simple vocación democrática otra corriente ideológica, gracias, por estar. En el mismo sentido, hace poco recibimos en una comisión al presidente de la Comisión de Asuntos Laborales del Parlamento y dijo claramente que como era uno, no estaba en representación de la comisión sino de su banca, como diputado.

Formulo la pregunta, señor presidente. A mí me preocupa mucho en cuanto al contrato que se mencionó. Mi pregunta es para el director ¿cuáles fueron los argumentos que se dieron cuando se firmó un contrato, y se vende y se compra a sí mismo? ¿En qué momento se enteró el miembro de la oposición en ese directorio? Gracias.

SR.PRESIDENTE (Dighiero): Tiene la palabra el señor edil Berretta.

SR.BERRETTA: Gracias, señor presidente. Mi agradecimiento a los trabajadores de la Unión Ferroviaria, a los representantes nacionales, al director de AFE. Lamentamos que el resto de los integrantes de AFE no estuvieran presentes en un tema tan sensible como son los trabajadores. Quería saber cuál fue la actitud del Gobierno, específicamente del Ministerio de Trabajo; quería saber también, la actitud del PIT-CNT, si hay alguna reacción por parte del secretariado del PIT-CNT con respecto a los trabajadores, o sea en defensa de los trabajadores. De parte de esta bancada, siempre van a tener la mano tendida para recibir a todos los trabajadores y sumar un granito de arena, hacer el esfuerzo, por más que se diga que va a ser algo testimonial, siempre es importante y siempre llega. Nosotros somos la caja de resonancia, que eso no lo olvide absolutamente nadie, la gente es la que opina y eso es lo más importante. Gracias, señor presidente.

SR.PRESIDENTE (Dighiero): Pidió la palabra el señor Julio Barrios, supongo es para responder la pregunta.

SR.BARRIOS: Solamente para agregar algo que no se ha tocado. El presidente de la Unión Ferroviaria, señor Aramendi, dijo que habían pasado cuatro “carneros”, yo no los considero “carneros”, creo que son personas como nosotros, que solamente equivocaron su proceder ante un montón de compañeros, además lo que no se toma en cuenta es que esas cuatro personas, están corriendo los trenes siendo que antes lo hacían 30

funcionarios de Paso de los Toros. Por tanto, esas personas, en este momento, están trabajando 16, 14 horas todos los días y nosotros que entramos en el ferrocarril a reglamento, que es del tiempo de los ingleses, que da seguridad para evitar la siniestralidad, prácticamente abarca todo el contexto en lo que es ferroviario, yo pregunto ¿dónde está el Ministerio de Trabajo que no controla a esa gente, que descansa apenas cinco horas y después se sube nuevamente al tren a trabajar durante 14 o 15 horas de corrido, siendo que en el transporte automotor, por ejemplo, a los conductores de camiones se los está controlando para que manejen ocho horas y hasta se están colocando dispositivos en los camiones para que se detengan si se pasan de las ocho horas. ¿Dónde está el control en lo que refiere a los trenes? Nada más para acotar. Gracias.

SR.PRESIDENTE (Dighiero): Pide la palabra el señor director Lereté para contestar la pregunta que le hicieron.

SR.LERETÉ: Gracias, señor presidente. Todavía no vamos a responder las preguntas. Simplemente le quiero pedir un favor y que lo contemple: que se reitere el primer párrafo de mi intervención, que consta en la versión taquigráfica. Nada más. El primer párrafo donde hice referencia a mi presencia en este recinto. Le pido, por favor, si se puede mocionar un cuarto intermedio para acceder a eso, y quiero expresarlo públicamente.

SR.PRESIDENTE (Dighiero): Vamos a seguir contestando las preguntas por parte de los dirigentes del sindicato de AFE, mientras las taquígrafas nos alcanzan ese párrafo. El señor edil Ambroa quiere hacer una aclaración y pide la palabra la señora edila Fernández.

SR.AMBROA: Una simple aclaración de orden reglamentaria, no corresponde que un director nos venga a decir que tenemos que pedir un cuarto intermedio. Muchas gracias.

SR.PRESIDENTE (Dighiero): Tiene la palabra la señora edila Fernández.

SRA.FERNÁNDEZ: Gracias, señor presidente. Saludo a los presentes y tengo una pregunta muy concreta para el sindicato de AFE, ¿cuál ha sido la intervención del PIT-CNT en esta negociación entre el Ejecutivo y los trabajadores?

SR.PRESIDENTE (Dighiero): Tiene la palabra el señor edil Colacce.

SR.COLACCE: Ya están hechas las saluciones, realmente me sorprende que los integrantes de la bancada oficialista se pongan un poco nerviosos con esta situación y que abandonen la sala como lo están haciendo.

Realmente la situación es compleja, y esta es caja de resonancia de la opinión pública sanducera, por lo tanto, no debemos dejar pasar este tema porque si no va a pasar, como sucedió con Antel, con Ancap, con Pluna y eso es lo que no queremos, eso es extorsión.

Mi pregunta es: en caso de accidente ¿quién es el responsable? ¿AFE o SELF? Esa pregunta va dirigida a la gente de la Unión Ferroviaria. Yo creo que eso es importante. En esa dualidad de criterios de que el presidente firma y él mismo se compra, también cabe hacerse esta pregunta si la responsabilidad es estatal o es de la parte privada. Gracias, señor presidente.

SR.PRESIDENTE (Dighiero): Tiene la palabra el señor edil Pastorini.

SR.PASTORINI: Simplemente pido la palabra no para hacer pregunta, sino para saludar a los trabajadores de AFE, de los cuales escuché atentamente sus intervenciones. Acá lo que nos interesa es la opinión de los

trabajadores, como toda la vida lo fuimos e integramos los movimientos sindicales, por lo tanto nos interesa la opinión de los trabajadores. No así —al menos yo—, las intervenciones de los señores representantes nacionales, porque me parece que deben hacerlo en el Parlamento no acá, para eso le pagamos casi 200 mil pesos por mes, para que hablen en el Parlamento, tampoco tenía que venir solo un representante de un directorio a hablar en representación de su partido político siendo que se invitó al directorio en pleno, muchos menos pedir que se reiteren palabras de su intervención. Bajo ningún concepto acepto que se reiteren palabras de lo que se habló en sala, al contrario, solicito que toda la versión taquigráfica vaya a los lugares que corresponda. Gracias, señor presidente.

SR.PRESIDENTE (Dighiero): Estamos en una situación compleja, me informan las taquígrafas que no es posible hacer la versión solicitada sin parar la sesión, tampoco es posible hacer un cuarto intermedio porque estamos sesionado en comisión general. Yo pienso que lo que corresponde es que el señor Lereté en un minuto exprese nuevamente su primer párrafo.

SR.LERETÉ: Le agradezco presidente por su ecuanimidad y lo aplaudo. Lo que nosotros expresamos al principio fue bien claro, no venimos en representación del directorio, integramos el directorio en representación de un partido. Para algo lo estamos integrando, desde el momento en que el Presidente de la República habilitó a la oposición a integrarse a determinados organismos, (campana de orden) razón por la cual nosotros fuimos convocados a hacerlo. Estoy muy orgulloso de integrar este Gobierno, que quede bien claro, pero no vinimos ni a hacer política partidaria y mucho menos a sacar rédito, venimos a informar sobre la situación; eso por un lado. Por otro, mi respeto absoluto a este Cuerpo, porque yo también fui edil, por tanto, de ninguna manera iba a pedir un cuarto intermedio porque sé que no está dentro de mis facultades. Muchas gracias, presidente.

SR.PRESIDENTE (Dighiero): Tiene la palabra el señor edil Illia.

SR.ILLIA: Gracias, señor presidente. Una pregunta al sindicato y al integrante del directorio. A raíz de ese contrato del que hablan que firmó una persona por sí, como representante y para sí lo compra ¿hicieron alguna consulta jurídica?

Ese contrato es nulo de toda nulidad, es un contrato consigo mismo que está prohibido a texto expreso. Nada más. Gracias.

SR.PRESIDENTE (Dighiero): Procedemos con las respuestas que nos van a dar los miembros de la Unión Ferroviaria.

SR.CAJIGAS: Reitero el agradecimiento por recibirnos.

Mi nombre es Ricardo Cajigas, soy el prosecretario general de la Unión Ferroviaria y miembro del secretariado ejecutivo del PIT-CNT, soy responsable de la secretaría del interior.

Comienzo a contestar algunas preguntas respecto a cuál es la posición del secretariado ejecutivo del PIT-CNT sobre este tema y qué reacción ha tenido. En los últimos tres años, el secretariado ejecutivo presentó —en tres oportunidades— mociones de resolución a la mesa representativa que fueron votadas por unanimidad en todos los casos. Para quienes no la conocen, la mesa representativa es un órgano superior al secretariado ejecutivo y ha expedido tres resoluciones apoyando la lucha de AFE y en contra de su privatización. Eso en primer lugar.

En segundo lugar, el secretariado ejecutivo nos ha acompañado en cada una de las gestiones y, además, ha sido quien ha abierto la puerta para que se pudieran concretar algunas reuniones como, por ejemplo, la que mantuvimos con el exministro, Enrique Pintado, quien en una primera instancia nos dijo que podíamos discutir todo lo que quisiéramos, pero que al final él iba a hacer lo que quisiera porque sabía lo que tenía que hacer. También nos dijo que no había más nada que discutir con él y que cuando quisiéramos saber algo de lo que el Gobierno pensaba hacer con AFE, lo íbamos a saber a través del Directorio, con lo cual se cortaba el diálogo con el Ministerio. Se pudo reabrir esa discusión gracias a la intervención del secretario ejecutivo, porque en una reunión con el exministro Pintado lo “apretaron” –principalmente, el presidente Fernando Pereira– para que reabriera la negociación. Independientemente del resultado posterior, la negociación se reabrió por la intervención del PIT–CNT. Y también nos ayudaron a concretar la reunión que mantuvimos, hace dos días, con el ministro Rossi, porque las puertas también estaban cerradas para la negociación con el ministro. Nos prestaron el local para poder hacer la última de las tres asambleas generales con todos los ferroviarios. En tres oportunidades nos juntamos todos los ferroviarios del país en tres años; no hicimos un congreso de delegados, nos juntamos todos en un determinado lugar para hacer una asamblea general. En dichas oportunidades invitamos a todos los ferroviarios afiliados a la Unión Ferroviaria y a los que están afiliados al otro sindicato. Es más, colaboramos con los pasajes de todos, con los que no estaban afiliados y también con los del otro sindicato para que pudieran asistir y así tomar las resoluciones entre todos. En las tres oportunidades se votaron las mociones por unanimidad en rechazo al intento del Gobierno a que pasáramos a Servicios Logísticos Ferroviarios, y fueron apoyadas por el PIT–CNT. Creo que con esto aclaro la pregunta. Trato de ser lo más breve posible porque las respuestas serían muy extensas si explicara todos los detalles.

Respecto a cuántos son los funcionarios excedentes en Paysandú, les cuento que en el proyecto presentado por el Gobierno dice que toda la operativa ferroviaria de cargas la comenzaría a hacer Servicios Logísticos Ferroviarios. ¿Esto implica solo a los maquinistas? No, es bastante más que eso. Los maquinistas son los que manejan el tren, pero además están los mecánicos y los electricistas que reparan las locomotoras y los vagones. Para poder correr un tren se necesita un maquinista, un mecánico y a los electricistas para que mantengan las señales y los cambios que existen en las vías, y esto lo hace otra sección que se llama Comunicaciones. También se necesita determinado personal de operaciones y de tráfico, que son aquellos que habilitan las estaciones, que hacen los cambios y que arman el tren, porque los señores de Servicios Logísticos arman los trenes en una computadora, pero nosotros los armamos en la realidad, los peones de tráfico, que somos los que nos metemos entre medio de los vagones para engancharlos uno con otro, eso no se hace a través de una computadora; eso que diseñan en la computadora después hay que hacerlo. Todo ese personal es el que está eventualmente afectado por el chantaje –como bien decían algunos que intervinieron antes– que el Gobierno le hace a los trabajadores ferroviarios, donde prácticamente les dice: “o aceptas renunciar a tus derechos de trabajador público para pasar a trabajar en una empresa de derecho privado” –que es Servicios Logísticos Ferroviarios– “o, de lo contrario, te dejo

excedente”. Hasta ahora decía “te dejo excedente con una ley que lograron ustedes”, pero que no salva a los perjuicios que tienen los trabajadores, solamente los atenúa, y a partir de lo que acaban de hacer en el Senado, el chantaje es más grave, porque si no aceptas renunciar a tu derecho para pasar a Servicios Logísticos Ferroviarios quedas excedente con la ley vieja. Es así, no te atenúa absolutamente nada y te mata, igual que las leyes anteriores que dejaron a los trabajadores excedentes fuera del rubro.

Entonces, todos están afectados. En Paysandú son aproximadamente 27 compañeros los que quedarían excedentes, incluidos los compañeros de talleres de Paysandú más algunos maquinistas. En Salto hay diez más, pero a mí me gustaría hablar de las cifras nacionales, por más que estemos en Paysandú y sea lo más sensible para todos. Si hablamos de todo el ferrocarril, hay 277 funcionarios que corren peligro de quedar excedentes, de los cuales el Directorio –según lo que informaba el director Lereté– está en conocimiento de 65, pero por lo que nosotros sabemos –quizás Lereté no lo sabe–, están preparando una cuarta lista con 20 trabajadores más. Si esto se confirma, llegaríamos a 85 funcionarios excedentes con esta ley que, repito, atenúa los perjuicios que van a tener los trabajadores ferroviarios que quedan excedentes. Pero, prácticamente, entre 190 y 200 trabajadores van a quedar excedentes con la ley vieja. Digo esto enfáticamente para que se vea la magnitud del daño que se hizo cuando no se votó la prolongación de la vigencia de la ley de excedencia.

Por otro lado, ¿qué va a pasar con los funcionarios que pidieron la excedencia? Lereté lo explicaba. Independientemente de que un funcionario pida o no la excedencia, el declararlo excedente es potestad exclusiva del Directorio. Al ser AFE un ente autónomo, es facultad del Directorio; lo puede hacer con alguien que lo solicitó o no.

Es más, así lo ha hecho, porque en esta lista de excedentes hay algunos que la habían pedido y otros que no. También hay algunos que pidieron y no los declararon excedentes pero, por lo que nosotros sabemos, tampoco están en la lista nueva de los 20. Es más son tantos los que pidieron la excedencia que si esa cuarta lista la hicieran solamente con funcionarios que hayan pedido la excedencia, de todas maneras, quedarían algunos sin lograrla porque son muchos más los que corren el peligro de quedar excedentes. Cuando hacemos la cuenta y llegamos a la suma de un total de 277 es porque sumamos a los maquinistas, al personal de material rodante, al de comunicaciones y de tráfico, que no es todo el afectado a este proceso de pasaje a Servicios Logísticos Ferroviarios.

Con respecto a la libreta de conducir, en el año 2013 hicimos los trámites ante la Dirección Nacional de Transporte Ferroviario, que había sido creada hacía poco, para que los trabajadores ferroviarios tuvieran una documentación que acreditara que estaban autorizados para manejar un tren o un vehículo arriba de la vía. Esta necesidad se daba por varias situaciones, una de ellas, la más común –que a nosotros los ferroviarios nos causa mucha gracia, aunque en algunos momentos nos causa indignación– es que cuando sucedía un accidente en la vía (campana de orden) venía la policía y le pedía la libreta de conducir al maquinista, por eso nosotros empezamos, entre otras cosas, a tramitar libreta. Logramos que la directora de Transporte Ferroviario en su momento, la escribana Magalí Mauad, entendiera nuestras razones e hiciera una resolución por la cual se instrumentara que cualquier persona que

tuviera que manejar un vehículo en la vía, debía tener una autorización del Ministerio, es decir, debía hacer un trámite para sacar la libreta. Esa es la libreta que tienen los ferroviarios que, dicho sea de paso, vence en el día de mañana. Hace un tiempo fuimos a hablar al Ministerio con el actual director de Transporte Ferroviario, ingeniero Álvaro Fierro, le planteamos la situación y él dijo que sí, que había que hacer el trámite para obtener la libreta y que le iba a informar al directorio de AFE; suponemos que lo hizo, pero el tema es que el Directorio todavía no hizo los trámites para que los funcionarios tengan la libreta. Les adelantamos un nuevo conflicto que se va a dar en el día de mañana o pasado, porque hoy enviamos las comunicaciones, antes que nada al gerente general de AFE y, además, a todas las estaciones. ¿Por qué? Porque el directorio de AFE y la gerencia general, fundamentalmente, en otra de las medidas que toman con las que atropellan los derechos de los trabajadores, violando el reglamento interno de conducción y, además, el escalafón de los maquinistas, ordena que un compañero asuma la dirección del tren y vaya acompañado por un maquinista con un grado muy superior en el escalafón –para poner un ejemplo va un compañero de los nuevos a cargo del tren y como ayudante, de repente, puede ir el compañero Barrios, que tiene alrededor de 40 años en AFE. ¿Por qué? Porque el Directorio de AFE, desconociendo el escalafón y el reglamento, así lo ordena. ¿Por qué? Porque, de repente, el compañero nuevo tiene la libreta habilitante y el otro todavía no. Nosotros ya dijimos, por eso reiteramos que mañana puede haber un conflicto, no vamos a permitir, en primer lugar, que se viole el reglamento pero, además, no vamos a permitir tampoco que se viole el escalafón. Por lo tanto, si se diera esa situación, como medida gremial, vamos a paralizar todos los trenes en la zona donde eso suceda. De eso se trata la libreta de conducir –“de conducir” es una forma de decir para que ustedes entiendan–, es la libreta habilitante para manejar vehículos en la vía, creo que con esto está contestado.

¿Cuánto tiempo se necesita para preparar a un maquinista? Es algo bastante relativo, porque es como decir ¿cuánto tiempo se necesita para que una persona quede habilitada para conducir un vehículo de calle? Depende de lo que queramos hacer, si lo que queremos es conducir el vehículo desde la casa hasta el trabajo y le queda a cuatro cuadras, en calles donde no hay mucho tránsito, bueno, quizás lo podemos preparar en una semana; ahora, si queremos prepararlo para competir en Fórmula 1, seguramente va a llevar una preparación más larga. En AFE todos los conductores son de Fórmula 1 y voy a explicar por qué. Porque a diferencia de otros países –y a veces nos comparan y dicen los ferroviarios uruguayos tienen un rendimiento menor a los de otros países–, cuando estos señores maquinistas se suben a una locomotora no tienen una computadora con la cual comunicarse con control, generalmente, se comunican a través de su teléfono celular. Y cuando les entregan la vía libre, que es el permiso para desplazarse con el tren desde un punto a otro, en muchos casos, lo hacen con una tecnología que no es del siglo pasado, sino que es del siglo anterior al siglo pasado; porque le entregan un aro de cuero con un sobrecito que tiene adentro un papel que dice que tiene la vía libre de tal punto a tal otro y eso, reitero, no es del siglo anterior, eso es del siglo anterior al anterior. Esa es la tecnología con la que trabajan los compañeros ferroviarios. Además, no tienen GPS, trabajan de noche, de día, con niebla, etcétera, y como no tiene GPS cuando esos funcionarios van por la vía, y algunos lo han hecho como broma, a mí me lo hicieron una vez y no lo

podía creer, lo hacen con los ojos cerrados y van diciendo: “ahora acá adelante viene una curva a la izquierda, después viene una subida de tantos metros, después vamos a doblar a la derecha y ahí vas a ver que hay un galpón” –se conocen de memoria la vía– “ahora vas a ver que más adelante suena porque la vía está floja”. De esa manera es que pueden conducir sin que los trenes descarrilen, porque si traemos a cualquier ferroviario con 30 o 40 años de antigüedad, que esté manejando en cualquier otro lugar del mundo, a conducir un tren sin GPS, sin ningún adelanto tecnológico, lo primero que va a hacer es descarrilar, no porque sea malo sino porque no conoce la vía. Entonces el tiempo que se necesita es muy relativo, pero es indudable que no se puede formar a un maquinista en menos de seis meses, cuando digo maquinista, digo un ayudante, no se puede formar un ayudante en menos de seis meses. Formar un maquinista creo que necesita bastante más, es muy relativo y depende también –con la actual tecnología– para dónde lo queremos formar. De repente formamos un maquinista para que conduzca el tren, en seis meses, pero en esos seis meses lo que aprendió es el tramo de la caliza o de Salto hasta Paysandú, pero si va para otro lado ya no tiene esa práctica, es muy difícil. Esa es una de las razones por las cuales nosotros decimos que el proyecto del Gobierno, no solamente está siendo un fracaso por los datos que dio recién mi compañero Carlos sino que, además, va hacia un fracaso mucho mayor porque en la medida en que estos señores maquinistas sean declarados excedentes no se van a poder correr trenes, porque no es posible que preparen maquinistas en el tiempo que Servicios Logísticos Ferroviarios quiere hacerlo y si le dan –porque eso sí es posible porque han demostrado ser irresponsables– los trenes a esa gente que prepararon en tan poco tiempo, entonces, desgraciadamente lo estamos anunciando, va a haber accidentes. Indudablemente, el responsable va a ser en primer lugar es el gobierno, porque sigue con esto y se lo venimos advirtiendo. Pero alguien me preguntaba quién es el responsable si AFE o Servicios Logísticos Ferroviarios. La que va a correr los trenes es Servicios Logísticos Ferroviarios, va a ser su directorio cuyo presidente, como decía Carlos, es el mismo que el de AFE, Wilfredo Rodríguez. Sobre el contrato voy a dejar que conteste Carlos, pero solamente un dato y él lo complementará, con respecto al combustible. Cuando nosotros decimos que AFE está subsidiando indirectamente a Servicios Logísticos Ferroviarios es porque AFE, cuando compra el combustible no lo compra al mismo precio que lo hace cualquiera de ustedes, lo compra subsidiado porque Ancap le vende el combustible más barato por ser una empresa pública, un ente autónomo. Ese combustible más barato es el que AFE le vende a Servicios Logísticos Ferroviarios, por lo tanto, es un subsidio cruzado encubierto, a una empresa de derecho privado que, además, lo que hace es ir en contra de la propia decisión que tomó el Poder Ejecutivo cuando estableció que Servicios Logísticos Ferroviarios debía competir en igualdad de condiciones que las otras empresas privadas. Pues señores, les damos una noticia: Servicios Logísticos Ferroviarios está corriendo con una ventaja sobre cualquier otra empresa ferroviaria, porque le compra el combustible subsidiado a AFE.

Lo del sindicato. La Organización Internacional del Trabajo dice que en una empresa pueden existir tantos sindicatos como los trabajadores quieran, por lo tanto, si bien no compartimos la idea –y así se los hicimos saber a los compañeros cuando lo estaban por formar– porque nos parece que eso

debilita a la organización sindical, aunque admitíamos que podía; así lo habilita la Organización Internacional del Trabajo y también las leyes nacionales.

La Organización Internacional del Trabajo también dice que el sindicato que representa los trabajadores, con el cual puede y debe negociar el empresario, el patrón, es con el más representativo, y dice, además, cuáles son las condiciones que determinan cuál es el sindicato más representativo. Se toman en consideración para ello tres condicionantes: una de ellas es la antigüedad, el Sindicato de la Unión Ferroviaria fue creado en 1941, el otro, si no me equivoco, tiene tres años. La otra condición es el número de afiliados, indudablemente, el de la Unión Ferroviaria es mucho mayor, pero además pertenece al PIT-CNT, y la misma OIT dice que para se toma en cuenta para definir la cantidad de integrantes, el número de la organización madre. Por lo tanto, la Unión Ferroviaria tiene 413 mil afiliados, que creo es la última cifra que tiene el PIT-CNT. Y, por otro lado, la tercera condición es que se pueda demostrar la independencia del sindicato respecto del patrón. Cuando asumí este nuevo Directorio quisimos entablar relaciones, pero una de las primeras cosas que dijo el presidente de este Directorio es que él tenía una zanahoria para poder convencer a los trabajadores ferroviarios de que se pasaran a Servicios Logísticos Ferroviarios, es decir, que renunciaran a sus derechos de trabajadores públicos. La respuesta del sindicato fue agarrar, como acto simbólico, una bolsa de zanahorias y en una movilización ir hasta las oficinas de AFE y dejarle esa bolsa en la oficina diciéndole: “le devolvemos las zanahorias, nosotros no vamos a comer de estas zanahorias”. A partir de ese momento, el presidente de AFE, en una actitud que nosotros consideramos además de ridícula, infantil –porque el enojo le podía durar como a cualquiera, tiene derecho a enojarse, tienen sangre en las venas, una semana o 15 días, pero le dura hasta ahora–, él no negocia con el Sindicato de la Unión Ferroviaria sino que manda a negociar a dos abogados –que, por supuesto, de ferrocarril no saben ni que es trompa larga y trompa corta en una locomotora–.que además los manda a negociar violando la Ley de Negociación Colectiva porque no les da mandato, es decir, los manda a negociar, pero en realidad lo único que hacen es tomar nota de los reclamos para ir a preguntarle al Directorio y volver a veces a la segunda reunión, a la tercera o a la cuarta, con alguna respuesta. Esa es la relación que nosotros tenemos con el Directorio de AFE. ¿Por qué en determinado momento dijimos que el otro sindicato había tenido una actitud amarilla? Porque con nosotros el Directorio de AFE no negocia, pero resulta que los compañeros del otro sindicato suben todas las semanas las escaleras para reunirse con el presidente de AFE en su oficina, y eso nosotros lo sabemos porque nuestros compañeros que trabajan en las oficinas de los tres pisos los ven subir. Pero además, trascendió, lo tenemos acá en los teléfonos si alguien lo quiere escuchar, una audio de WhatsApp donde se escucha al presidente, Wilfredo Rodríguez, leyendo la lista que nosotros oficialmente no conocemos –que conste, la conocemos extraoficialmente– se supone que mañana en la Dinatra, AFE nos la va a entregar. Se escucha a Wilfredo Rodríguez leyendo esa lista mientras todos están a las risas, los otros tres que están presentes son el presidente de ese otro sindicato, el secretario general y el tercero, tenemos dudas sobre quien es, pero los dos primeros son ellos. Nosotros tenemos ese audio de WhatsApp que trascendió para todos lados. Entonces, cuando un sindicato, que además no es el más representativo, que se supone que puede ser recibido y tiene todo

el derecho de ser recibido por el Directorio, pero que no puede negociar nada colectivamente –eso lo dicen los convenios de la OIT y la ley–, está recibiendo la información a esta altura ya hace casi un mes, mientras que el sindicato madre no la recibe, y cuando la recibe están todos a las risas; entonces no sabemos cómo llamarlo, más que de la forma en que lo acabamos de llamar. Yo dejo por acá y lo del contrato para vos.

SR.PRESIDENTE (Dighiero): Perdón, la pregunta del contrato se la habían hecho concretamente al director Lereté, pero contéstenla como ustedes quieran.

SR.ZAMPEDRI: Para ser breve. Con el tema del contrato, que tenemos acá, creo que también la pregunta también era qué habíamos hecho nosotros. Ese hecho lo denunciamos luego de asesorarnos con nuestro abogado que fue quien hizo la denuncia ante la Comisión de Ética y Transparencia Pública. Esta se expidió y lo que nos dijo fue lo que ahora estamos iniciando que es un proceso de inconstitucionalidad basándonos en el artículo 8, del Decreto 473 que dice que es contradictorio y está violando el artículo 200 de la Constitución, inciso, 5, donde dice que un funcionario del Estado, un director de una empresa pública no puede estar cumpliendo funciones en otra empresa cuando tienen relacionamiento una con la otra.

Estamos iniciando la presentación ante la Suprema Corte de Justicia la inconstitucionalidad de este decreto. La presentación se hizo basada en este documento donde el presidente de AFE firma por ambas partes, por un lado como presidente de AFE vendiendo los servicios y por el otro, comprándolos. Indudablemente que a través de este contrato e está subsidiando a esa empresa, porque le ponen un valor al tren por los kilómetros recorridos, el combustible y el aceite que necesita, el personal que lo va a atender, las toneladas que va a llevar y le va a dar un número que no tiene nada que ver con el costo que tiene. Directamente está subsidiando a esta empresa para que de alguna forma obtenga ganancias a través del transporte que lleva. Lo que no hemos podido comprobar y que dudamos, es que esta empresa le esté pagando a AFE por estos servicios. No hemos logrado la documentación, tuvimos que pedirle a través de nuestro abogado que presentara un escrito sobre AFE basado en la ley de información pública, porque el directorio de AFE no nos da información. Dudamos que Servicios Logísticos Ferroviarios esté pagando los servicios que está utilizando de AFE.

Otra pregunta que se hizo es sobre el tema de la inversión. Cuando se crea esta empresa, Servicios Logísticos Ferroviarios, opera bajo derecho privado integrada con cincuenta y uno por ciento de AFE y el cuarenta y nueve por ciento de la CND. AFE como parte de la sociedad tiene que poner su infraestructura, la cual está valorizada en un poco más de dos millones de dólares, pero creemos que es muchísimo más, mientras que la CND tiene un 49 por ciento de esa inversión hasta el día de hoy no ha puesto un solo peso, no ha puesto nada. Consta en el RD del directorio del año 2014, donde el directorio transfiere 64.000 dólares a esta empresa, a Servicios Logísticos Ferroviarios, para gastos de funcionamiento. Ese dinero lo puso AFE, que hoy es una empresa subsidiada, pero a su vez está subsidiando a una empresa creada por el Gobierno bajo el derecho privado –consta en actas de AFE, 64.000 dólares en el año 2014 para funcionamiento de esta empresa porque no tiene dinero. La CND está esperando recibir un préstamo de 45 millones de dólares, pero una de las condiciones es tener la empresa formada, tener una

determinada cantidad de trabajadores, tener un plan de trabajo, un plan de negocios y no tiene nada, yo creo que ya se dijo eso. Estamos subsidiando un boniato, como dice Mujica, porque él mismo terminó creando este boniato que hoy no sabemos qué vamos a hacer con él. El tema es que este boniato está destruyendo el modo ferroviario, que tiende a desaparecer.

SR.PRESIDENTE (Dighiero): Tiene la palabra el señor director Lereté.

SR.LERETÉ: Gracias, señor presidente. Sobre el tema del contrato que fue lo que me preguntaron. Nuestra posición en el directorio fue en contra, por tres razones fundamentales: en aquel momento se planteaba –y se sigue planteando ahora porque este contrato se va renovando mensualmente– la necesidad de contar con recursos humanos. Para ello en sí, al establecer un contrato, AFE renuncia a dos elementos fundamentales y hay un tercero que se incrementa que es consecuencia de lo anterior.

Primero, renuncia a la ganancia por flete, porque evidentemente todo pasa a la nueva operadora. Segundo, hay allí un tema vinculado fundamentalmente en lo que tiene que ver a la renuncia de costos indirectos, no se calculan determinados costos indirectos. En la planilla que nosotros manejamos dijimos que no están determinados costos que tiene AFE, ente público, desde el punto de vista administrativo y hasta desde el punto de vista operativo. Por último, al no tener esa ganancia por flete, al no cobrar un alquiler incrementa el déficit del ente público, es la consecuencia directa de lo anterior.

Increíblemente me dijeron que tenía razón, consta en el acta. Me dijeron: “lo vamos a arreglar, ése era el contrato inicial”, incluso fuera del directorio tuve una comunicación telefónica informal para solicitar una entrevista con el presidente de esta operadora, quien reconoció que no era el mejor contrato. Al mes siguiente vino el nuevo contrato, y era peor, para los intereses de AFE era peor. Les dijimos y les remarcamos: no puede ser que AFE como ente público esté renunciando a cobrar determinado alquiler, a la ganancia por flete, porque en definitiva se va a acrecentar el déficit. Pero no es el único caso. Se solicitaron vagones también en calidad de préstamo, a lo cual le dijimos vamos a cobrar un alquiler. Si bien AFE es parte de la operadora, tenemos que defender AFE ente público, por lo menos lo que queda de su infraestructura y a sus pasajeros. A lo cual nos dijeron que no hacían lugar tampoco al planteo y está todo documentado en las actas. Sobre el tema del contrato en particular, nosotros hicimos la denuncia pública en el directorio. Pedimos una consulta jurídica para ver si era o no vinculante, si se podía inhabilitar o no, cuál era el riesgo del presidente de estar en un ente público y en este caso en una sociedad anónima, aparte de que la sociedad anónima estaba integrada por el ente en 51 por ciento. El informe de jurídica aún no ha llegado. Lo pedimos hace tres meses, todavía no llegó. Simplemente dejo constancia de ello.

SR.PRESIDENTE (Dighiero): Me gustaría hacer una pregunta y que tú me la contestaras. Creo que parte de la discusión –si yo entendí bien–, se está desarrollando en base a una falacia, porque se está partiendo de la base de que la nueva Ley de Excedencia no se ha aprobado y tenemos plazo hasta el 31 de diciembre; aquí en todo momento se ha partido de la base como que fue cajoneada en el Senado, lo cual me parece, si yo no entendí mal, que no es un dato de la realidad. El Senado todavía tiene ocho días y medio para aprobar esa Ley y afirmar que la están cajoneando.

SR.CAJIGAS: Nosotros a veces tenemos que ver un poco lo que es la realidad. Primera cuestión, cuando nosotros estuvimos hace dos días con el

Ministro de Transporte y Obras Públicas, Rossi, directamente lo que hicimos fue preguntarle qué opinaba sobre la solicitud que había hecho la Unión Ferroviaria de una prórroga de la ley de excedentes, la Ley 17.920. El ministro Rossi nos manifestó que estaba en contra y lo fundamentó. Dijo: “estamos en contra porque nosotros no queremos seguir creando expectativas a los trabajadores” a lo cual nosotros le respondimos que los trabajadores no tienen expectativas con la Ley de excedentes. Los trabajadores tenían expectativa cuando les dijeron que iban a reconstruir el ferrocarril. Después volvieron a tener expectativas cuando el Ministro –que todavía no era Ministro, porque nosotros empezamos a conversar con Víctor Rossi antes de la campaña electoral, no se sabía que iba a ser él el Ministro–, fue designado por Tabaré Vázquez para hablar con la Unión Ferroviaria. Nosotros solicitamos entrevistas a todos los candidatos presidenciales, a Lacalle, a Bordaberry, a Mieres, y también a Tabaré Vázquez. Solamente uno nos contestó; nos contestó Tabaré Vázquez enviando a Rossi –cuando era candidato. Cuando le dijimos que los trabajadores se habían hecho expectativas cuando Mujica dijo que se iba a reconstruir el ferrocarril y después las tuvimos de nuevo cuando ya habíamos acordado en la sede de la Unión Ferroviaria, con el futuro ministro Rossi y con el futuro presidente Wilfredo Rodríguez –todavía no tenía la venia–, que íbamos a tratar de transitar hacia el camino que el servicio logístico ferroviario pudiera contratar a trabajadores públicos y privados. Hechas las consultas jurídicas, nos dijeron que redactáramos nosotros cuál era la modificación que habría que hacerle al decreto 473. Así lo hicimos; redactamos la modificación en consulta con constitucionalistas como Korzeniac, el doctor Zapirain, asesor del PIT-CNT, etcétera. Eso estaba prácticamente acordado hasta que en determinado momento nos dijeron que eso no iba a ser posible y que se iba a aplicar servicio logístico ferroviario. Entonces, las expectativas eran esas y no otras.

El ministro Rossi está en contra. Cuando hablamos con los diputados –estoy seguro de que ellos no tienen inconveniente en dar sus nombres, pero como no les pregunté, por delicadeza, no los voy a decir– nos dijeron que inmediatamente después de que se votó la prórroga, recibieron llamadas del ministro Murro recriminándoles que hubieran votado esto y preguntándoles por qué no habían consultado al ministro. Nosotros vemos que hay una presión por parte del Poder Ejecutivo, por lo menos, por parte de dos ministros, para que esta prórroga no se apruebe. Además, se quiere pasar este tema a la comisión –hoy es 22 de diciembre– para citar al ministro y recibir su opinión, posteriormente, se pretende reconsiderar este tema para que pase al Senado y sesione en forma urgente y extraordinaria. Por la fecha en la que estamos y considerando los días feriados que tenemos por delante, yo no sé si esto es una falacia, afirmo que esto no va a aprobarse, que está cajoneado. Ojalá me equivoque, ojalá tenga que volver y pedirle al señor presidente permiso para pedir disculpas por lo que estoy diciendo, pero ahora digo que esto está cajoneado.

SR.PRESIDENTE (Dighiero): Adelante.

SR.PECHI: Nosotros vamos a hablar desde el punto de vista de los trabajadores. Mientras exista la SELF me parece que este decreto tenemos que defenderlo. Más allá de las banderas políticas, queremos seguridad para los trabajadores, estamos cansados del manoseo, de que se nos mienta y de ser rehenes. Lo único que pedimos es que la Junta le solicite al Senado el

tratamiento urgente de la prórroga de la ley de excedencia, ya que tiene media sanción. Nosotros queremos estar protegidos. Mientras exista SELF, que exista esta ley –es medio utópico–, porque nos sentimos presionados, como dije en primera intervención, por parte del Directorio de AFE. Están en juego nuestros derechos, nuestra familia y esto va más allá de banderas políticas, esto es de conciencia; somos trabajadores y estamos quedando excedentarios ¿qué parte no entienden? Vienen a hablar de política y a decir que uno hace esto o aquello. Si no luchamos todos para el mismo lado no sé cuál es el fruto de esta sesión, si fue por prensa o hacer política... Queremos que la Junta intervenga...

SR.PRESIDENTE (Dighiero): Voy a salir en defensa: este Cuerpo siempre opera tratando de buscar la mejor solución. A veces en el error y a veces en el acierto, pero este Cuerpo siempre opera tratando de buscar las mejores resoluciones. Te pido que retires la suspicacia que acabas de plantear. Si hicimos esta sesión fue porque queremos solucionar el tema, si no, no la hubiéramos hecho.

SR.PECHI: Entonces está bien lo que yo digo, si queremos solucionar el tema...

SR.PRESIDENTE (Dighiero): No, pero tu lo que dijiste fue que si fuera por hacer política...este Cuerpo no opera así. Te referiste a política partidaria, este Cuerpo opera por política con ocho letras mayúsculas y, afortunadamente para la democracia, va a seguir operando así.

SR.PECHI: Yo escucho que unos vienen por un partido o por otro, y nosotros venimos como trabajadores, nuestra realidad fue la que comenté recién. Si alguien se siente ofendido, es problema de él. Nosotros queremos que la Junta se expida, que nos digan que nos van a ayudar, que va a tratar de apurar el trámite porque estamos a unos días de que se venza el plazo. Nosotros estamos acorralados con el tiempo, estamos maltratados, mal anímicamente, tenemos todos los males. ¿Qué otro mal nos puede pasar? Si alguien se sintió ofendido con lo que dije no fue mi intención, pero me parece que la idea es que el modo ferroviario se cierre y queden familias excedentes –no es lo mismo a quedar sin trabajo, aclaro. Si queremos salvar al ferrocarril, luchemos todos juntos.

SR.PRESIDENTE (Dighiero): Tiene la palabra el diputado Rubio.

SR.RUBIO: Usted preguntó si el proyecto estaba encajonado, y como lo presentamos nosotros sentimos que podemos aportar a la respuesta. El proyecto cuenta con media sanción, restan ocho días para fin de año y hay posibilidades de que se estudie y de que se vote en el Senado, para lo cual se necesita voluntad política. En ese sentido, recibimos la invitación y vinimos.

Se ha dicho que la Junta Departamental no tiene nada que hacer en el Parlamento, pero les digo que en el Parlamento recibimos ediles, los escuchamos, tomamos la iniciativa, visitamos distintas Juntas Departamentales, nos reunimos con el intendente y la presión política de la Junta Departamental a favor de la extensión de la prórroga es una señal política muy importante para los partidos que están representados en el Senado. Por lo tanto, yo no doy por perdida esta batalla, me parece que tenemos que darle plazo y que necesita voluntad política.

SR.PRESIDENTE (Dighiero): Nos resta agradecer a los visitantes, expresar que esta inquietud no debe tener cinco días de antigüedad en esta Junta. Hemos hecho la reunión porque es así como se procede, a sabiendas de que íbamos a escuchar cosas que a muchos no nos iban a gustar, pero son

las expresiones libres de los conciudadanos. Les agradecemos la visita y les pedimos que nos dejen sesionar como corresponde para tomar resoluciones.

Adelante.

SR.ARAMENDI: Muchísimas gracias. Como presidente de la Unión Ferroviaria quiero agradecer la inquietud que tuvo este Cuerpo y creo que para nosotros es muy positivo. Considero que desde aquí se puede operar políticamente para que tengamos la esperanza de que esta prórroga pueda salir. Mi profundo agradecimiento porque es mi deber, ya que represento al conjunto de los trabajadores ferroviarios; es muy importante que nos hayan recibido. Muchas gracias.

SR.PRESIDENTE (Dighiero): Los agradecidos somos nosotros.

(Se retira la delegación)

SR.PRESIDENTE (Dighiero): Tiene la palabra el señor edil Gentile.

SR.GENTILE: Solicito un cuarto intermedio de 15 minutos.

SR.PRESIDENTE (Dighiero): Se va a votar. Por la afirmativa.

(Se vota)

Unanimidad (22 en 22)

INTERMEDIO (23:15 A 23:28)

SR.PRESIDENTE (Dighiero): Continuamos con la sesión. Tiene la palabra la señora edila Ortiz.

SRA.ORTIZ: Voy a leer una declaración que acordamos entre las tres bancadas.

“Acompañando a la Cámara de Diputados, que votó por unanimidad la modificación de la Ley 19290, a los efectos de extender el plazo de discusión con el objetivo de encontrar una salida para esta empresa tan importante del Uruguay, y atendiendo el planteo de la delegación de trabajadores de AFE de ‘no quedar excedentes’, la Junta Departamental solicita al Senado de la República dé un tratamiento rápido, antes de que venzan los plazos de la ley de Excedentes vigente, al proyecto antes mencionado.

Que las palabras vertidas en sala pasen al Presidente de la República, al Ministro de Transporte, al Directorio de AFE, a la Unión Ferroviaria, al PIT–CNT, a ambas Cámaras (Senadores y Diputados) y a todos los medios de Comunicación”.

SR.PRESIDENTE (Dighiero): Disculpe, señora edila. ¿Me permite una aclaración? Hay una razón práctica, yo haría pasar mañana mismo la declaración, advirtiéndole que se le harán llegar las palabras vertidas en Sala que hasta la semana que viene es imposible que estén y este es un tema que tiene plazos. Si a usted le parece procedente, lo agregamos a la moción y mañana mismo hacemos llegar la declaración a todos los lugares que usted ha indicado.

SRA.ORTIZ: Estoy de acuerdo.

SR.PRESIDENTE (Dighiero): Está a consideración del Cuerpo la declaración leída por la señora edila, con los agregados hechos en Sala. Por la afirmativa.

(Se vota)

Unanimidad (29 en 29)

Se aprobó la siguiente: **“RESOLUCIÓN No. 1141/2015.- VISTO la Sesión Extraordinaria realizada en el día de la fecha a fin de recibir a funcionarios e integrantes del Directorio de AFE, ante el pase a excedencia de 60 maquinistas, etc..-**

CONSIDERANDO I) que se recibió el integrante del Directorio de AFE Alfonso Lereté, los Representantes Nacionales Eduardo Rubio y Nicolás Olivera e integrantes de la Unión Ferroviaria, quienes expusieron sobre la problemática por la cual atraviesan;

II) que se efectuaron preguntas por parte de los Sres. Ediles, las que fueron contestadas por los visitantes;

III) que finalmente se propuso publicar una Declaración, y remitir la misma a Presidencia de la República, Ministerio de Transporte y Obras Públicas, AFE, Unión Ferroviaria, PIT – CNT, ambas cámaras del Poder Legislativo y Medios de Comunicación;

IV) que, además se solicitó que la versión taquigráfica de las palabras vertidas en Sala se remitiera a los mismos destinos.

ATENTO a lo expresado, LA JUNTA DEPARTAMENTAL DE PAYSANDÚ RESUELVE:

1o.-Publíquese la Declaración cuyo texto se adjunta.

2o.-Oficiése a los destinos indicados en el CONSIDERANDO III), adjuntando la Declaración.

**3o.-Remítase la versión taquigráfica de las palabras vertidas en sala, a los destinos indicados en el CONSIDERANDO III)”.
_____**

3o.-COMUNICACIÓN INMEDIATA.-

SR.PRESIDENTE (Dighiero): Se va a votar el artículo 28 de comunicación inmediata. Por la afirmativa.

(Se vota)

Unanimidad (29 en 29)

4o.-TÉRMINO DE LA SESIÓN.-

(Finaliza la sesión, siendo la hora 23:33)