

Montevideo, 30 de Junio del 2015.

**Sr. Presidente de la Cámara de Representantes  
Alejandro Sánchez**

**PRESENTE:**

### **PROYECTO LEY RECUPERACIÓN DEL FERROCARRIL POR PARTE DE AFE**

Artículo 1- Ordénese a la Administración de Ferrocarriles del Estado y a la Corporación Nacional para el Desarrollo, la disolución y posterior liquidación de Servicios Logísticos Ferroviarios S.A. pasando todo el patrimonio de dicha empresa a la Administración de Ferrocarriles del Estado.

Los trámites deberán comenzar en el plazo de sesenta días desde la promulgación de esta ley.

Artículo 2- Asimismo la Administración de Ferrocarriles del Estado reasumirá el transporte ferroviario de carga.

Artículo 3- Sustitúyanse los literales B y C del artículo 3 de la ley N° 14.396 de 1° de julio de 1975 el que quedará redactado de la siguiente forma:

“B) Explotar directamente los servicios de bar, restaurante, publicidad, venta de artículos de interés para los viajeros y otros de carácter complementario o accesorio”.

“C) Construir, modificar y conservar directamente sus líneas férreas, material rodante y obras de explotación accesorias, así como adquirir todos los elementos necesarios para el cumplimiento de sus fines”.

Artículo 4- A partir de la entrada en vigencia de la presente ley, quedarán sin efecto de pleno derecho los contratos de obras previstos en el artículo 3 de esta ley que se ejecuten por terceros. Las tareas pasarán a desarrollarse inmediatamente bajo la órbita de la Administración de Ferrocarriles del Estado sin perjudicar la situación laboral de los trabajadores dependientes afectados a construcción de vías férreas.

La indemnización si correspondiere, será de cargo de rentas generales.

La presente disposición incluye a todo el personal obrero y administrativo.

Artículo 5- Bajo ningún concepto, la Administración de Ferrocarriles del Estado contará con personal tercerizado para servicios de su cargo, debiendo contar con todo su personal presupuestado.

Artículo 6- Declárese de Interés Nacional la promoción del transporte público ferroviario, la construcción y conservación de vías férreas, adquisición de material rodante y demás bienes necesarios para la obtención de los fines del Ente.

En particular declárese de Interés Nacional la promoción y reactivación del transporte ferroviario de pasajeros en el Área Metropolitana, y del servicio de pasajeros desde Tacuarembó hasta Rivera. Desde la vigencia de la presente ley, la Administración de Ferrocarriles del Estado deberá presentar en un plazo de ciento ochenta días, los proyectos de reactivación de los recorridos Montevideo (Nueva Terminal) hasta Progreso, 25 de Agosto, Florida, San José, Ing. V. Sudriers y San

Ramón, el recorrido desde Montevideo hasta Minas y Montevideo hasta Casupá y desde Tacuarembó hasta Rivera.

Artículo 7- Deróguese el artículo 21 de la ley N° 17.243 de 29 de julio del 2000; el artículo 206 de la Ley N° 17.930 de 19 de diciembre de 2005 quedando sin efecto todos los decretos del Poder Ejecutivo dictados a su amparo.

## **Recuperación del Ferrocarril por parte de AFE**

### **Exposición de motivos**

#### **MARCO GENERAL**

La recuperación del transporte ferroviario de pasajeros y de cargas en manos de AFE es para nosotros un objetivo estratégico. No existe posibilidad de un desarrollo real, en la perspectiva de un país independiente que apueste a la integración nacional y regional, si no contamos con la herramienta formidable del transporte ferroviario.

En el mundo moderno, en los países más desarrollados, el transporte ferroviario es pieza clave del desarrollo económico e integración social.

El desmantelamiento de AFE, fue parte de la apuesta a un modelo económico que ha fracasado. De la misma manera que han fracasado los intentos privatizadores, que nos han dejado enormes pérdidas, que termina pagando el pueblo uruguayo.

Hoy parece haber consenso en que el país padece de una grave crisis de infraestructura vial. El aumento del transporte de carga por carreteras ha deteriorado el estado de las mismas. Al costo de su mantenimiento (claramente insuficiente), debemos sumarle el costo de importación de unidades de transporte, repuestos, combustible. Todos estos elementos deben ser tenidos en cuenta al hablar de los costos de un sistema de transporte.

De la misma manera debemos tener en cuenta los elementos de seguridad, de menor accidentabilidad, de menor contaminación ambiental. El transporte ferroviario es sin dudas el más barato, el más seguro, el menos contaminante y con capacidad de integrar realmente a todas las zonas del país. No es antagónico con otros modos de transporte como el camión o el ómnibus sino por el contrario es complementario.

Recuperar el transporte ferroviario de carga y de pasajeros en manos de AFE, es también y, fundamentalmente, recuperar soberanía. Es recuperar la capacidad de tomar decisiones estratégicas poniendo como centro los intereses nacionales y populares.

En este marco general es que hoy nos propones dar un primer paso con la recuperación del transporte ferroviario de pasajeros en manos de AFE, en toda el área metropolitana, incluyendo Lavalleja, más el tramo Rivera Tacuarembó.

#### **PRIMER OBJETIVO**

##### **RECUPERACIÓN DEL TRANSPORTE FERROVIARIO DE PASAJEROS EN MANOS DE AFE. ZONA METROPOLITANA y TACUAREMBO –RIVERA.**

El objetivo del presente proyecto de ley de estatización del ferrocarril tiene como cometido esencial el recuperar su patrimonio nacional para la administración

pública, potenciando su soberanía en el sistema ferroviario en manos de la Administración de Ferrocarriles del Estado - AFE - .

Consideramos al ferrocarril mucho más que un medio de transporte; históricamente está vinculado al desarrollo de poblaciones en Uruguay y en todo del mundo.

La estatización de los trenes es una reivindicación que viene de la rica historia uruguaya, concretada en la primera mitad del siglo pasado como expresión de una política progresista que implicó enormes ventajas para todo el pueblo uruguayo. El servicio ferroviario en manos del Estado asegura el cumplimiento del servicio social que debe garantizar el Estado a su población en todo su territorio. Es además, una herramienta imprescindible en un proyecto de desarrollo nacional y popular y de integración nacional.

Pretendemos revalorizar el sector ferroviario dándole el justo valor a su principal recurso - los trabajadores -. Recuperar las obras de reconversión y potencialización, de construcción, modificación, y conservación aplicando el mantenimiento predictivo, preventivo y correctivo. Se impulsa la recuperación de talleres, estaciones, renovación de vías, material rodante y obras de explotación accesorias, así como adquirir todos los elementos necesarios para el cumplimiento de sus fines.

El sistema ferroviario no es una mera vía de recaudación ni debe mirarse únicamente en relación costo-beneficio; no debemos pensar a las Empresas Públicas con la lógica privada, su rol principal es cubrir las necesidades reales de la gente. El modo ferroviario promueve un mejor uso del espacio público y un menor nivel de accidentes. Solo como ejemplo, los accidentes de tránsito vial en el año 2014 alcanzaron la cifra de 30,748 lesionados y de 538 fallecidos, siendo éste el gran flagelo de las sociedades en desarrollo.

El sistema ferroviario da un mayor acceso a la movilidad de los sectores de la población que disponen de menos recursos económicos ubicados en todo el país.

El tren disminuye los tiempos de viaje de los usuarios que lo emplean, contribuyen a atenuar la congestión de calles y avenidas, reducen la contaminación ambiental y la emisión de gases de efecto invernadero, elementos no menores dada la creciente crisis ambiental.

Es prioritario recuperar la Estación Central Gral. José Artigas como terminal de pasajeros de AFE, devolviéndole al pueblo uruguayo lo que es de su pertenencia, cerrada desde el 2003 hasta la fecha. Según la versión taquigráfica de la Comisión de Legislación del Trabajo de Diputados con fecha 3 de junio de 2015 los trabajadores expresan que se ha perdido una demanda de más de 380.000 pasajeros, de los cuales unos 280.000 corresponden al tramo Montevideo - 25 de Agosto y 100.000 al tramo Montevideo – Ing. Sudriers.

Esta planificación (Anexo) ordenada que se propone tiene como objetivo recuperar a corto plazo los más de 380.000 usuarios que fueron obligados a utilizar otros medios de transporte con un costo mayor.

La política aplicada en materia de logística del transporte ferroviario de cargas y pasajeros fue altamente negativa para la sociedad ya que tuvo como resultado el aumento del gasto público, el desarme de los ferrocarriles, la desconexión de varios pueblos desarticulando a la población uruguaya.

Los efectos de la conformación de Sociedades Anónimas – Privatizaciones - en las Empresas Públicas demuestran un gran fracaso. A cuatro años de creado Servicios Logísticos Ferroviarios (SLF) es cuantificable que se ha provocado una merma en el mercado de cargas por ferrocarril.

Con el perfil actual de AFE se podrían transportar 1.500.000 de toneladas. Ese transporte de carga, importante para el servicio ferroviario estatal, ha venido disminuyendo. La citada SLF provocó y provoca una sistemática caída del tráfico de cargas. En el año 2010 se transportó 1.178.212 toneladas y el crac fue en el año 2014 cuando se transportó poco más de 800.000 toneladas. Fue uno de los peores tres años de la historia de AFE.

Todas estas y muchas razones más justifican socialmente la puesta en marcha de los proyectos ferroviarios urbanos y suburbanos en el área metropolitana, adyacencias y el tramo vial que se le agrega a la primera fase de Tacuarembó - Rivera.

En fin, reactivar AFE en manos del Estado potenciando el transporte de carga y de pasajeros al servicio del pueblo y para el pueblo.

**Eduardo Rubio - Representante Nacional**

### **Anexo EXTERNALIDADES EL COSTO SOCIAL DEL TRANSPORTE CARRETERO**

En los costos del transporte suelen considerarse habitualmente sólo los “económico - financieros” que son los que se reflejan en los balances de las empresas. En la actualidad junto a estos costos, cobra fuerza un concepto a añadir, el “costo social”, consecuencia del alcance extraeconómico del transporte y que es soportado por la sociedad en su conjunto (usuarios y no usuarios del transporte).

Ello lleva a que constantemente se advierta que “para alcanzar un desarrollo sostenido es necesario que se aporten cambios fundamentales a los valores humanos relativos al medio ambiente, a las conductas y a los hábitos de consumo” por ello se subraya la necesidad de “mitigar las consecuencias negativas de los transportes sobre el medio ambiente...” (Declaración de Ministros de la Comunidad Europea, Mayo 1990).

Así surge el concepto de externalidades en el transporte ferroviario, como uno de los componentes del balance económico del modo, ya que sus especiales características le convierten en el más ecológico en un sentido más amplio de calidad de vida.

Asimismo hacemos constancia que la firmeza de nuestra meta y la venta de nuestros servicios ferroviarios, es con la convicción responsable, que es sustentable ante el medio ambiente que nos afecta a todos, captar los transportes masivos de Cargas en el País, ampliará la sustentabilidad del proyecto.

En el análisis económico de las externalidades y de los costos comparativos de la carretera con el ferrocarril se debe tener en cuenta un factor de vital importancia que es el aumento de costos de mantenimiento que surgen en la carretera por el paso de cargas pesadas. Este tráfico obliga primero a un incremento en la inversión en la carretera en el período de construcción y a un aumento en los costos de mantenimiento. El ahorro en mantenimiento de carreteras estimado por informe Kohon en 20 años asciende a U\$S 2:270.000 anuales. El factor de ocupación de suelo no ha sido valorado económicamente por considerar que en Uruguay no se dan las condiciones socioculturales que obligan a tenerlo en cuenta.

No se cuantifica, la congestión de los buses urbanos y suburbanos, Centro-Colón unos 40 a 50 minutos, comparado con el tramo de vía férrea Nueva Terminal-Colón un solo tren con doble formación evita la demora en más de 22 minutos.

Este trabajo utiliza los siguientes datos: 10:980.000 toneladas transportadas, una distancia media de 254 km. y 2.807.629.000 ton.km. Proyectado por el período 2015-2019, respectivamente.

Los elementos a analizar como aporte económico del transporte ferroviario a la comunidad considerados en este estudio son:

- Accidentabilidad.
- Contaminación.
- Cambio climático
- Costos Energéticos.

La cuantificación de la reducción de estos parámetros y su valuación económica es el objeto de los puntos siguientes:

### **Accidentabilidad**

Las estadísticas de accidentes en los distintos modos de transporte, especialmente los producidos en el tránsito de carretera, han alertado a la opinión pública sobre la pérdida de vidas humanas en la actividad en su conjunto. En este aspecto cabe destacar que el informe DELPHI del Ministerio de Salud Pública de Uruguay (1999) estima esta accidentabilidad como el mayor problema sanitario en el próximo futuro.

De manera esquemática, las principales desutilidades que tienen lugar al producirse un accidente, la mayoría de los cuales admite una valoración económica, son las siguientes:

- Daños humanos
- Daños materiales
- Inasistencia temporal o permanente al trabajo
- Prestación de servicios por el accidente
- Interrupción del tránsito y otras molestias sobre transportistas afectados
- Lesiones emocionales y sufrimientos
- Costos de servicios administrativos
- Actividades dirigidas a establecer medidas correctoras

El costo medio por accidentado de tránsito, es de acuerdo con las estadísticas de la UITP y la Comunidad Económica Europea en 1994:

- Muerto.....600.000 dólares

- Herido..... 35.000 dólares

Si bien en la actualidad en los informes de la UIC se valora prácticamente el doble.

Valores usados para el cálculo de la accidentabilidad:

- Ferrocarril.....0,7 dólares (por cada 1000 tkm)=Cffcc

-Automotor.....14,7 dólares (por cada 1000 tkm)=Ca

Comparación intermodal de la accidentabilidad:

$$(14,70-0,70) \times N^{\circ} \text{ ton km} \times 0,001 \times P_c$$

En donde  $P_c$  es una aproximación a la probabilidad de ocurrencia de accidentes viales medida a través de la congestión registrada en una carretera.

Suponiendo  $P_c$  en toda la red = 0,1 3930681

**Ahorro anual accidentabilidad = U\$S 3:930.681**

## **CONTAMINACION**

La contaminación atmosférica es el resultado de la emisión de ciertos elementos o sustancias que permanecen en suspensión en el aire. La desutilidad ocasionada por la contaminación originada por la actividad de transportar, no sólo afecta a los usuarios de los medios de desplazamiento, sino que repercute también en los ribereños de las vías de transporte, especialmente en las zonas urbanas.

En la valorización de los efectos producidos por la contaminación sobre los agentes afectados y en la evaluación de los gastos que supone las medidas que es preciso adoptar para reducir o evitar dichos efectos, se sitúa el hecho de considerar a la contaminación atmosférica como costo social.

Los principales elementos contaminantes cuyo origen y efectos generales tienen lugar debido a la utilización generalizada del motor de combustión en la actividad de transporte, son los siguientes:

- Monóxido de carbono
- Oxidos de Nitrógeno
- Hidrocarburos volátiles y sub productos
- Anhídrido sulfuroso
- Partículas aerotransportadas
- Oxidantes (incluido el ozono)
- Agentes que afectan al olor del aire
- Hidrocarburos aromáticos poli cíclicos
- Plomo y sus derivados
- Asbesto

Las desutilidades producidas por la contaminación atmosférica pueden resumirse, atendiendo al sujeto sobre quien inciden sus efectos, de la siguiente manera:

- Efectos sobre individuos: trastornos en los sistemas nerviosos centrales y cardiovasculares, irritación en los ojos y sistema respiratorio, bronquitis crónicas y penetración de sustancias cancerígenas.
- Efectos sobre la vegetación: disminución del crecimiento de las plantas, absorción de plomo y fijación de polvo, alquitranes y aceites.
- Daños materiales: corrosión de materiales diversos y de sus revestimientos, envejecimiento del interior y exterior de edificios, depreciación de objetos y mercancías expuestas a la contaminación, etc.
- Efectos sobre el mercado inmobiliario.

Como ha quedado puesto de relieve, la contaminación atmosférica es un fenómeno complejo de analizar y evaluar. La mayor parte de las desutilidades producidas lo son en zonas urbanas, donde la principal fuente de emisión es la circulación rodada.

Valores utilizados para el cálculo de la contaminación

- Ferrocarril.....1,40 dólares (por cada 1000 tkm)

-Automotor..... 23,52 dólares (por cada 1000 tkm)

Comparación intermodal de la externalidad:

$$(23,52 - 1,40) \times \text{cantidad de ton km año} \times 0,001 \times Fc$$

En donde Fc (factor de ajuste) =  $L/152.5$  y L = densidad poblacional local, tomando para este cálculo un valor conservador de la media del país, excluyendo Montevideo y tomando promedio interior.

Suponiendo L en toda la red = 10.4 la densidad población media del Interior

$F_c = 0.068$

Ahorro anual contaminación = U\$S 4:223.123

## **EL CAMBIO CLIMÁTICO**

Junto al fenómeno del aire contaminado, en la actividad comienza a valorarse el efecto de riesgos climáticos, ya que algunos estudios muestran un incremento de 0,3 grados cada década si se mantiene la emisión de productos de la carburación de motores y calefacciones. Por ello desde Junio del año 1999 ha comenzado a valorarse cuantificadamente el efecto que el transporte carretero y el ferrocarril tienen en dicho incremento de temperatura, tras una serie de acciones en las fuentes emisoras para paliar el efecto invernadero.

El costo del cambio climático se valora en 50 dólares/Tn. de CO emitido.

Valores utilizados para el cálculo del cambio climático

- Ferrocarril.....3,5 dólares (por cada 1000 tkm)

-Automotor..... 9,1 dólares (por cada 1000 tkm)

Comparación intermodal de la externalidad:

$(9,1 - 3,5) \times \text{cantidad de ton km año} \times 0,001$

Ahorro anual obtenido = U\$S 15:722.722

## **DIFERENCIAS EN EL CONSUMO DE COMBUSTIBLE**

Los valores de consumo medio real de litros de combustible para los distintos modos de transporte, pueden evaluarse en los siguientes niveles:

- Ferrocarril.....0,015012 litros de combustible/tonkm

- Automóvil.....0,049206 litros de combustible/tonkm

Comparación intermodal del costo de combustible:

$(0,049206 - 0,015012) \times \text{cantidad de ton km} \times \text{valor del combustible}$

Ahorro anual obtenido = U\$S 121:253.135

Para fijar el precio del combustible ahorrado, se ha considerado el valor del diesel a 1,263 dólares/litro (octubre 2010).

Esta reducción junto a su valor económico interno, tiene importancia en cuanto disminuye la dependencia energética de Uruguay del exterior, y de los combustibles derivados del petróleo.

## CUADRO RESUMEN

Tipo de externalidad	Costo en Dólares
Accidentabilidad	3:930.681
Contaminación	4:223.123
Cambio climático	15:722.722
Ahorro en mantenimiento carreteras	2:270.000
Ahorro consumo de combustible	121:253.135

**TOTAL U\$S 145:129.662**

La evaluación realizada se podría realizar con programas como Eco-Transit (Europeo), pero los importes serían muy superiores a los determinados, debido a que se evalúan todos los ítems de la externalidad de las carreteras vs ferrocarril.

Aporte del Sindicato de Trabajadores del Ferrocarril. ( STF – ENTEJ)