

## REDACCIÓN DE SESIONES

1

### COMISIÓN ESPECIAL INVESTIGADORA DE LA EMPRESA DE FERROCARRILES DEL ESTADO

Sesión 14ª, celebrada en miércoles 5 de septiembre de 2007,  
de 11.03 a 13.05 horas.

#### VERSIÓN TAQUIGRÁFICA

Preside, en forma accidental, el diputado señor René Manuel García.

Asisten la diputada señora Marisol Turre y los diputados señores Claudio Alvarado, Alfonso De Urresti, Fidel Espinoza, Enrique Jaramillo, Sergio Ojeda, Jaime Quintana, Gabriel Silber y Gastón Von Mühlenbrock.

Concurren como invitados los señores Amador Rodríguez, Jesús Rodríguez Penin y Rolando Franco Ledesma, gerente general, director y abogado, respectivamente, de la empresa Temoinsa.

#### TEXTO DEL DEBATE

El señor GARCÍA, don René Manuel (Presidente accidental).- En el nombre de Dios y de la Patria, se abre la sesión.

El acta de la sesión 12ª se da por aprobada por no haber sido objeto de observaciones.

El acta de la sesión 13ª queda a disposición de los señores diputados.

El señor Secretario va a dar lectura a la Cuenta.

*-El señor ÁLVAREZ (Secretario) da lectura a la Cuenta.*

## REDACCIÓN DE SESIONES

2

El señor GARCÍA, don René Manuel (Presidente accidental).- Tiene la palabra el diputado Sergio Ojeda.

El señor OJEDA.- Señor Presidente, tengo entendido, de acuerdo a la cuenta del señor Secretario, que habría llegado la respuesta de la Contraloría respecto de la petición que se hizo para que informe respecto de la legitimidad o ilegitimidad de la dieta que percibía don Luis Ajenjo.

De acuerdo al tenor de ese informe, que ha aparecido en medios de comunicación, sería legítima la percepción de dietas de empresas filiales como Merval y Fesup, además de Metro, por parte del señor Ajenjo.

Me gustaría, para tener mayor claridad del tema, que el señor Secretario lea la parte pertinente del informe de Contraloría, a objeto de que tengamos un conocimiento oficial respecto de eso, ya que sólo hemos sabido de esto por lo medios de comunicación.

El señor GARCÍA, don René Manuel (Presidente accidental).- No hay problema, diputado Ojeda.

Señor Secretario, por favor lea lo que solicita el diputado señor Ojeda.

El señor ÁLVAREZ (Secretario).- Señor Presidente, me voy a referir a las conclusiones de dicho informe.

Señala que: "En consecuencia, cumplo en manifestar que no es dable aplicar la incompatibilidad contenida en el inciso cuarto de artículo 11 de la Ley Orgánica de la Empresa de Ferrocarriles del Estado, a las personas que no sean autoridades de gobierno, de las señaladas en el artículo primero de la ley 19.863 que perciban la asignación de dirección superior, o bien la asignación de alta dirección pública en su caso; ni sean tampoco funcionarios públicos que perciban la asignación por el desempeño de funciones críticas o la asignación de alta dirección pública. Por lo tanto, a los directores de la Empresa de Ferrocarriles del Estado que no revisten alguna de las calidades aludidas en la

## REDACCIÓN DE SESIONES

3

época de tales desempeños, no les afecta la referida incompatibilidad".

Por lo tanto, señala que dichas conclusiones se les deben transcribir a los diputados Nicolás Monckeberg, Fidel Espinoza y a los demás integrantes de la Comisión.

El señor GARCÍA, don René Manuel (Presidente accidental).- Tiene la palabra el diputado señor Von Mühlenbrock.

El señor VON MÜHLENBROCK.- Respecto del tema de la Contraloría, es bueno aceptar, en este caso, que el señor Contralor General de la República haya emitido su veredicto.

Pienso que aquí, como se cuestionó tanto a la Contraloría, esto debe aplicarse para las dos partes y no utilizar a la Contraloría solamente cuando le convenga a determinadas personas.

En segundo lugar, quisiera preguntarle al Secretario, no sé si por tercera, cuarta o quinta vez, si ha llegado información del presidente de EFE respecto de los honorarios, contratos, transacciones o permutas, finiquitos y erogaciones de recursos que emitió en su momento.

Estamos preocupados por la excesiva tardanza, ya más que sospechosa, reiterada formal y constantemente en esta Comisión. La gente en La Unión pregunta qué pasa con esta situación, fundamentalmente porque tienen una estación fantasma y porque sienten que se rieron de ellos.

El ex Presidente de la República vino a inaugurar una estación que costó millones de pesos y ocurre que no pasan los trenes. Esto pasa también con diversas otras ciudades. Yo no tengo respuesta y lo único que le digo a esas personas es que aquí vamos a llegar hasta el final. En este sentido, señor Presidente, quiero decirle a estas personas que estén tranquilas y que vamos a prorrogar la Comisión las veces necesarias hasta contar con toda la información de lo que pasó en EFE.

## REDACCIÓN DE SESIONES

4

El desorden es descomunal y no puedo entender que una empresa de este tipo no pueda enviar la información de las personas que tuvieron contratadas a honorarios y también que fueron finiquitados sus contratos y remuneraciones. Esto no tiene precedentes y habla de una caótica administración.

En este sentido, quiero dejar constancia, por lo menos a nuestra gente del sur, gente engañada y de la cual se aprovecharon, donde se inauguraron trenes 6 días antes de una elección presidencial y parlamentaria, que vamos a llegar hasta las últimas consecuencias y no dejaremos que personas inescrupulosas se aprovechen de su confianza.

El señor DE URRESTI.- Señor Presidente, en la Comisión hemos establecido la necesidad de destinar una sesión en particular para recopilar toda la información de que disponemos. Comparto que, en muchos aspectos, Ferrocarriles no ha sido sistemático en la entrega de la información y a esta Comisión le corresponde -lo vamos hacer- fiscalizar el destino de las inversiones, de los distintos proyectos que se llevaron a cabo en tiempo y forma.

Señor Presidente, quiero pedir que se nos haga llegar, a través de la Secretaría de la Comisión, el estado actual de la causa en la cual se encuentra formalizado hoy el señor Carreño, ex gerente de Ferrocarriles, y un señor, no recuerdo su nombre, de la empresa Evasa. Hemos sabido por la prensa que han sido formalizados por fraude al Fisco, producto de una serie de negociaciones absolutamente incompatibles. Me gustaría que la Secretaría de la Comisión solicitara información sobre eso y se nos hiciera llegar a la brevedad.

El señor GARCÍA, don René Manuel (Presidente accidental).- Para aclarar a la Comisión, durante la próxima sesión recopilaremos esos antecedentes.

Tiene la palabra el diputado Von Mühlenbrock.

El señor MÜHLENBROCK.- Señor Presidente, respecto de este señor que está procesado, leí en la prensa algunos

## REDACCIÓN DE SESIONES

5

comentarios de su abogado que me dejaron muy preocupado, en el sentido de que había otras personas importantes que también tenían que ver con este asunto. Por lo tanto, pido que se puedan enviar todos los antecedentes de esta sentencia -primer fallo de la corte-, así como cualquiera otra información al respecto, como por ejemplo, el del abogado -obviamente, está defendiendo a su cliente-, pero es preocupante que diga que, efectivamente, hay peces gordos más arriba que no están pagando en este momento.

El señor GARCÍA, don René Manuel (Presidente accidental).- ¿A quién le pedimos esa información? La Comisión no tiene facultad para pedir -estoy informado lo que estoy hablando con la Secretaría- esa información a los tribunales. Pero, indudablemente, la vamos a solicitar. La recibiremos si el tribunal tiene a bien mandarnos la información.

Tiene la palabra el diputado Alvarado.

El señor ALVARADO.- Señor Presidente, respecto del tema que usted recién menciona -la situación de Evasa-, hace dos sesiones fue bastante cuestionado el invitado de ese momento, el gerente general señor Contreras, quien firmó el contrato. En ese sentido, nuestra actuación, respecto de la petición, debe ser al revés, porque nosotros poseemos la información contractual de Evasa, tenemos los antecedentes que dicen relación con el cumplimiento de los contratos, están los informes de la Contraloría y las declaraciones ante la pregunta específica que algunos formulamos a los responsables de dichos contratos.

Entonces, pediría a la inversa, en cuanto a que toda la transcripción de la sesión, en la cual vimos el tema de Evasa, la hiciéramos llegar al Tribunal. De alguna u otra forma, aquí vino un señor que actuó como gerente general y que explícitamente señaló que vino un tercero y le dijo que había que firmar el contrato, y él firmó, no obstante tener los informes de la Contraloría y los del propio fiscal de EFE donde claramente se señalaba que esto eran actuaciones eventualmente constitutivas de delito, como ha quedado demostrado.

## REDACCIÓN DE SESIONES

6

En esa perspectiva, ese tema fue abordado por la Comisión durante gran parte de una de las sesiones y, por lo tanto, pido que la transcripción de esa sesión se haga llegar al fiscal que está sustanciando la causa, ya que puede contribuir para que la investigación siga avanzando.

Por otro lado, estoy leyendo los documentos de la Cuenta que dicen relación con información que está pidiendo el ministro en visita, con el propósito de que la Secretaría pueda tomar las providencias del caso para que toda esa información pueda ser ajustada a la brevedad y dar respuesta a esto. En la medida en que seamos ágiles en las respuestas, las investigaciones van a ir avanzando, ya que queda claro que todas las personas que han concurrido a la comisión han venido a contar su visión, su verdad, han eludido los temas de fondo que hemos planteado y, por consiguiente, está quedando en evidencia en los tribunales que respecto de muchas de las cosas que planteamos en esta comisión teníamos razón.

No obstante, cuando ellos fueron invitados, señalaron lo contrario o dijeron desconocer ciertas situaciones, achacando las responsabilidades a terceros.

Así es que, bajo esa perspectiva, señor Presidente, pido que aportemos antecedentes respecto del tema de Evasa y, a su vez, demos el máximo de celeridad posible a las respuestas y a la información requerida.

El señor GARCÍA, don René Manuel (Presidente accidental).- ¿Habría acuerdo de la comisión para mandar los antecedentes del acta con los libros de Evasa a los tribunales y los otros antecedentes solicitados?

**Acordado.**

Tiene la palabra la señora Turre.

La señora TURRE (doña Marisol).- Señor Presidente, respecto de lo que planteaba el diputado Von Mühlenbrock, quiero señalar que hay dos investigaciones que se están llevando a efecto

## REDACCIÓN DE SESIONES

7

actualmente. Una, por el Ministerio Público y que, dentro de la Reforma Procesal Penal, no es secreta. Por lo tanto, podríamos solicitar antecedentes.

Respecto de la otra investigación, con el sistema antiguo, todavía está con secreto de sumario y sería imposible acceder o solicitar al tribunal que nos la remitiera, ya que no corresponde.

Respecto de las investigaciones que lleva adelante el Ministerio Público, podemos ver la forma de requerir información.

No soy querellante en esa causa sino en la otra, pero podemos solicitarla, incluso a través del abogado que patrocina a algunos parlamentarios.

El señor GARCÍA, don René Manuel (Presidente accidental).- ¿Habría acuerdo?

### **Acordado.**

Tiene la palabra el señor Von Mühlenbrock.

El señor VON MÜHLENBROCK.- Señor Presidente, sé que en la próxima sesión vamos a recopilar antecedentes.

El señor GARCÍA, don René Manuel (Presidente accidental).- Así es, señor diputado.

El señor VON MUHLENBROCK.- Es decir, ¿no habría invitados?

El señor GARCÍA, don René Manuel (Presidente accidental).- Cierto, señor diputado.

El señor VON MUHLENBROCK.- Quiero reiterar a Secretaría que estamos hablando de octubre.

El señor GARCÍA, don René Manuel (Presidente accidental).- La próxima semana habrá una reunión interna de la comisión para chequear los antecedentes que tenemos.

El 3 de octubre se reiterarán las invitaciones a las personas que la comisión estime conveniente invitar para esa fecha.

## REDACCIÓN DE SESIONES

8

El señor VON MUHLENBROCK.- Señor Presidente, por su intermedio, quiero reiterar a la Secretaría que después de don Patricio Rojas, me interesa que venga el ex ministro de...

El señor GARCÍA, don René Manuel (Presidente accidental).- Señor diputado, como Presidente puedo tomarme esta licencia.

El invitado para la sesión del día 3 es el señor Rojas, a quien usted está solicitando.

El señor VON MUHLENBROCK.- Sí, pero, posteriormente, me interesa y lo he pedido antes, que declare el ex ministro don Carlos Cruz ante la comisión.

El señor GARCÍA, don René Manuel (Presidente accidental).- Tiene la palabra el señor Ojeda.

El señor OJEDA.- Señor Presidente, sólo quiero recordar que, sin perjuicio de los nombres que está señalando el diputado Von Mühlenbrock, creo que esa sesión que vamos a tener, será muy distinta y especial en relación a las que hemos estado realizando.

En ella, vamos a hacer una evaluación, un estudio y un análisis respecto de lo que se ha evacuado y de lo que se ha hecho. Cotejaremos y sacaremos conclusiones y quizá surgirán muchas sugerencias respecto de otras personas que tengamos que invitar, ya que pueden faltar antecedentes o puede que se requiera que ciertos invitados reafirmen alguna situación. De tal manera que no nos preocupemos ni nos desesperemos por eso.

El señor GARCÍA, don René Manuel (Presidente accidental).- El miércoles, a las 11 de la mañana, se realizará una reunión interna de la comisión para chequear la recopilación de datos que tenemos y el miércoles 3 de octubre, si no me equivoco, viene el señor Rojas y, posteriormente, seguiremos sesionando con invitados.

Quiero señalar a la comisión cómo va a ser el modus operandi. ¿Hacemos las preguntas o dejamos que ellos expongan?

Tiene la palabra el diputado señor De Urresti.

## REDACCIÓN DE SESIONES

9

El señor DE URRESTI.- Señor Presidente, propongo lo siguiente. Muchos de nuestros invitados traen presentaciones por escrito, las cuales pueden quedar a disposición de la Comisión, a fin de estudiarlas. En el fondo, necesitamos que nos aclaren las dudas. Por lo tanto, partiría por hacer preguntas y que su exposición quede en nuestra Comisión.

El señor GARCÍA, don René Manuel (Presidente accidental).- No sabemos en qué consistirá la exposición de nuestros invitados. En cambio, sabíamos en qué consistía la de los otros invitados, ya que teníamos los antecedentes.

En consecuencia, ¿habría acuerdo para otorgarles unos 15 minutos para que puedan exponer?

### **Acordado.**

*-Ingresan los invitados, representantes de Temoinsa.*

En primer lugar, queremos darles las gracias por asistir a nuestra Comisión.

En segundo lugar, ¿cuánto demora su exposición?

El señor RODRÍGUEZ (don Amador).- -Veinte minutos.

Básicamente, nuestra presentación debería contestar casi todas sus preguntas. En la misma, se señalará quiénes somos, qué hacemos, los resultados que tenemos; hay cuadros estadísticos, comparación de precios de trenes nuevos, comparación de precios de trenes de un mantenimiento con otro, una explicación del tren que iba a Victoria-Puerto Montt y un informe y documentación de bastante interés para esta Comisión.

El señor GARCÍA, don René Manuel (Presidente accidental).- Entonces, tiene la palabra señor Rodríguez.

El señor RODRÍGUEZ (don Amador).- Señor Presidente, en primer lugar, en Chile, soy el máximo responsable en mantenimiento que hace Renfe y Temoinsa de los trenes españoles y, además, el máximo responsable de las garantías que podrían tener cualquiera de esos trenes.

Renfe es la cuarta empresa con mejor reputación mundial. En el 2010, tendrá la red de ferrocarriles de la más alta velocidad y, además, la más extensa de Europa, por ende, del

## REDACCIÓN DE SESIONES

10

mundo. Tiene un personal de 15 mil funcionarios; tiene unidades de tracción diesel y unidades de tracción eléctrica, y el presupuesto de mantenimiento entre Renfe y nosotros llega alrededor de los mil millones de euros al año. Consideramos esta cuestión, por cuanto es interesante que ustedes puedan entrar al contrato de programas de Renfe. No hablo por esta institución, por cuanto me imagino que la Comisión los va a citar y ellos darán su opinión, pero esto les dará una idea de Renfe. Aquí hay parte de esos programas y cómo se trata de que el año 2010 tenga cifras azules.

Ahora, aquí hay un cuadro interesante, que muestra que las unidades que operan en Chile son los mismos trenes que operan en España, con el mismo tipo de mantenimiento y las mismas normas técnicas, las UICF, Union Internationale des Chemins de Fer, con las cuales se verifica que todo lo que se hace en ferrocarriles, tanto en mantenimiento de vías como de coches de transporte de pasajeros, está dentro de la normativa.

De las unidades que hay en Chile, doscientas están operando actualmente en España, pero noventa y siete no están modernizadas, como las que están en nuestro país. Están igual a como estaban el primer día en que fueron adquiridas.

Hoy, las unidades de circulación, que son como las del Metrotren y las que esperan en Biovías, están en España. Hay cuarenta y ocho en Brasil y veinte en Chile, con dos formatos: el formato en azul es el Metrotren, que ahora está pintado naranja, y el formato con el frontal distinto, que es una modernización hecha parte en Chile y otra en España, está en Biovías.

Respecto de los coches que circulaban hacia Temuco, corresponden al mismo tipo, exactamente igual al tren Arco en España, que circula en la costa española, con la única diferencia de hacerlo a doscientos kilómetros por hora. Las vías chilenas no lo permiten, pero el coche sí puede circular a esa velocidad.

En cuanto a la procedencia de esta tecnología, son de diseño japonés, la mayoría, fabricados en España por CAF, con válvulas alemanas Westinghouse, etcétera.

## REDACCIÓN DE SESIONES

11

Lo que les estoy mostrando aquí es la entidad pública empresarial Renfe operadora. Como Renfe se separó en dos, uno corresponde a infraestructura y el otro a operación. Ustedes pueden entrar ahí y ver de qué se trata el contrato marco con el gobierno español.

Todos los trenes que han llegado a Chile han pasado por un proceso de rehabilitación y modernización.

¿Qué es la rehabilitación? Cada cierta cantidad de kilómetros el tren tiene que pasar necesariamente por un overhaul, que implica desarmar por completo el tren para reparar todas sus piezas y aprovechar de hacerle una modernización, es decir, un cambio de imagen hacia el pasajero y un cambio a los sistemas electrónicos y eléctricos, para que dicho tren quede al día con la tecnología.

Aquí se ve el proceso, y en la parte de abajo se ven las cajas destripadas. Esos son los trenes que llegaron a Chile, el 593, el azul, que hace el tramo Victoria-Puerto Montt, las unidades 440, que están en España, y la naranja, que es la unidad chilena.

Ésta es la transformación del tren que iba a Chillán. Como les dije, todos han pasado por tratamiento de chapa. El tren se destripa completo. Todo lo que es acero se somete a estudio, y lo que pueda estar mal se cambia. Se le hacen los nuevos frontales. Como ustedes pueden ver, aquí está toda la chapa en reparación. Hay un proceso de incorporación de elementos nuevos: se incorporan los equipos de aire acondicionado, cableado nuevo, enganche, rodado, discos de freno; a las válvulas de freno se le cambian los kit, se le colocan unos convertidores estáticos, que son los que transforman la energía continua a alterna, compresores, sistemas de daños por vacío, cabinas de conducción, el nuevo interiorismo, etcétera.

Los coches pasaron por el mismo proceso de rehabilitación que se ha hecho en España. Es un proceso completo. Es como si tomara este edificio y lo dejara sólo con los

## REDACCIÓN DE SESIONES

12

cimientos; la estructura principal y el resto es nuevo: mesas, sillas, alfombras, tuberías, electrificación, equipos de aire acondicionado, etcétera.

La siguiente imagen muestra las normas UIC, que ustedes pueden revisar. Esto es sólo un catálogo para que vean lo extenso que es. Si pusiéramos juntas todas las normas, éstas no cabrían en esta Sala. Estamos ligados a una norma muy estricta, la cual certifica que lo que se hace está en buenas condiciones.

¿Qué es Temoinsa España? Es una empresa que se encuentra presente en varios países del mundo, como Egipto, Francia, Túnez, España, Canadá, Estados Unidos, Malasia, Brasil y Chile. Nuestra empresa se dedica a hacer diseño, ingeniería, fabricación, montaje y reacondicionamiento de trenes y es la número uno en esa área a nivel mundial. Nosotros no fabricamos trenes, sino que vendemos el equipamiento a los fabricantes de trenes o a las empresas ferroviarias que reparan sus propias máquinas, como las empresas Alstom, CAF, Siemens y Bombardier. Somos la última línea de productos. Asimismo, hemos remodelado más de 10 mil coches.

¿Qué es Temoinsa Chile? Es una empresa creada en 1997 especialmente para hacer el trabajo encomendado por EFE a Renfe-Temoinsa España. Las tres empresas tienen un contrato y son solidariamente responsables una de otra.

¿Cómo nos regimos en Temoinsa Chile? Tenemos normas UIC. Las ingenierías de proceso de Temoinsa son internacionales. Asimismo, contamos con Integria, que es la red de mantenimiento de trenes de Renfe; las normas y procesos de ingeniería, y las normas UIC de Renfe. Esa es la ingeniería que está detrás de Temoinsa Chile, la cual realiza los trabajos en nuestro país.

Estamos emplazados en la Maestranza San Eugenio. Tenemos 36.472 metros cuadrados de terreno y nosotros hemos desarrollado toda la infraestructura. Existen aproximadamente 6,5 kilómetros de vías, 15 mil metros cuadrados construidos, 1.800 metros de fosos de revisión, puentes grúas, etcétera. Aprovecho esta oportunidad

## REDACCIÓN DE SESIONES

13

para dejarlos cordialmente invitados a la empresa para ver todos los procesos en terreno.

Por otra parte, en la siguiente diapositiva se aprecian las reparaciones mayores que se le hicieron al Biotren, el cual fue reparado y modernizado en Chile. También se pueden ver imágenes del inicio de su remodelación, de cuando el Metrotren llegó a Chile proveniente de España y de cómo está la mayoría de los coches en este momento; aún no se han cambiado todos. La reparación del Biotren pasó por una reestructuración de los frontales, del interior de los coches y de las plataformas para pasar de un coche a otro.

En la imagen que observan hay una locomotora chocada, pues las vías nacionales tienen altos niveles de accidentabilidad. Todos los equipos que han chocado en algún momento o les ha ocurrido un percance externo en la explotación están completamente reparados y ciento por ciento operativos. También se ve otro tipo de reparaciones que se ha hecho y el grave descarrilamiento de un tren que se produjo en Collipulli. No obstante, todos esos trenes están actualmente operativos y funcionando sin problemas.

Todo lo que hacemos, aparte de estar normado, está en un proceso. Todos nuestros procesos están representados en mapas de procesos para hacer los controles de calidad y tener un intercambio con nuestro cliente respecto de dónde puede haber un problema. Por ejemplo, tenemos una imagen de un proceso de mantenimiento preventivo de un tren 440. Cuando esa máquina ingresa a taller, se hace una revisión de los libros report y entra a funcionar la parte neumática, electrónica, eléctrica de interiores y de aire acondicionado del tren.

Posteriormente, después de que el tren pasa ese proceso, es traspasado a EFE en condiciones operativas. Luego se hace una recepción del mismo y de la documentación por parte de dicha empresa y, finalmente, se va a prestar servicio. Este es un mantenimiento correctivo que hace una revisión de los escritos que

## REDACCIÓN DE SESIONES

14

se hacen arriba de los trenes o de las comunicaciones que se envían.

El mantenimiento se divide en tres: preventivo, correctivo y gran revisión. El preventivo se hace para prever que no pasen cosas. El corriente y correctivo se hace, por ejemplo, cuando un tren choca con un automóvil o se le echa a perder algo y hay que repararlo. Existen distintos procesos de mantenimiento.

En la imagen vemos nuestra *web float* de producción, donde están las aprobaciones y quienes son los responsables de cada cosa que se hace arriba de estos trenes. Vemos también nuestra *intra web*, donde cada usuario tiene sus trabajos especificados en el día y debe dejar reportes de ellos. Todo está normado.

En las imágenes vemos los equipos que se reparan, como los de aire acondicionado, convertidores estáticos, etcétera, para el mantenimiento integral del tren.

Todo esto responde a la pregunta de quiénes somos.

Ahora, ¿qué hacemos? Desde su llegada a Chile, las unidades de Biotren, Metrotren, Terrasur y Terrasur Temuco han recorrido casi 30 millones de kilómetros. La cifra era mayor, pero dividimos los trenes que iban a Temuco en cuatro trenes de cinco cuerpos. Si sumamos todos los coches tenemos cerca de 40 millones de kilómetros recorridos. En otras palabras si sumamos los kilómetros recorridos es como si hubieran viajado 39 veces ida y vuelta a la luna o que desde Arica a Punta Arenas hayan realizado 3.252 viajes.

En la gráfica aparecen los kilómetros acumulados por cada tren. Toda esta información es pública y corresponde a una estadística que se toma día a día. No la hemos inventado.

La tasa media de disponibilidad de los trenes es cercana a 98 por ciento, lo que es muy bueno, pues está dentro de los diez primeros del mundo. El mínimo contractual es 90 por ciento y tenemos en promedio -reitero- 98 por ciento desde el primer año, 1998, hasta febrero de 2007.

¿Qué es la fiabilidad? La disponibilidad del tren, que tiene que estar dispuesto para la explotación dos veces al día: a las 6 de la mañana y a las 6 de la tarde. Si no está dispuesto a

## REDACCIÓN DE SESIONES

15

esas horas hay una multa. Si el tren entra a la vía se cumple con la disponibilidad, pero si no funciona, ese tren también recibe una multa porque no es fiable para funcionar. La fiabilidad histórica mientras más tiende a cero es mejor.

El año pasado Metrotren hizo 28.077 viajes. Se considera una falla todo lo que retrase al tren por más de 5 minutos por parte nuestra, esto es, independiente de si hubo un accidente o una falla en la vía. La responsabilidad que nos cabe de falla es de 0,26 por ciento en todos los viajes realizados. Es decir, estamos hablando de 98 ó 99 por ciento de fiabilidad. Lo mismo se puede ver en las unidades que van a Chillán y en las que van a Temuco.

A continuación, vemos un cuadro que explica todo lo que sucedió el año pasado. La información se obtiene de un libro que tiene EFE en el que se anota todo lo que pasa cada día. Por ejemplo, si un tren quedó detenido o si cayó un rayo sobre una estación aparece anotado allí. Dicho libro no asigna responsabilidades. Las fallas en el equipo extractor Temoinsa y en el equipo remolcador Temoinsa corresponden a 6 por ciento, sin asignar responsabilidad.

Ahora, asignándole la responsabilidad a quien le corresponde, porque el equipo puede fallar por un atropello, un accidente o lo que sea, estamos en un 24 por ciento sobre ese 6 por ciento, es decir, estamos hablando de un cero y tanto por ciento nuevamente.

En la transparencia vemos la explotación de enero a marzo de este año. Eso es en cuanto a la estadística.

En cuanto al servicio Victoria-Puerto Montt, nosotros no realizamos el mantenimiento del tren que circula entre esas ciudades. Se trata de un automotor diesel de dos cuerpos que fue reparado en España con las mismas normas técnicas que utilizamos nosotros, en el mismo tipo de taller y con los mismos materiales.

Aquí pueden ver el estado en que se entregó el tren. Eran dos automotores que llegaron a Valparaíso y fueron remolcados por una locomotora hasta Santiago, donde, al igual que ocurre con todos los trenes que llegan, fueron conducidos hasta el taller, donde los limpiaron para sacarle la sal del viaje, los engrasaron,

## REDACCIÓN DE SESIONES

16

les cargaron las baterías, etcétera. Hecho eso, se hizo la preentrega.

Luego de eso el tren salió a prestar servicios. Antes de hacerlo en la ruta Victoria-Puerto Montt, se ocupó para hacerles cursos a los maquinistas. Durante un tiempo también sirvió en Biotrén.

En los antecedentes que acompañamos a la presentación podrán encontrar una explicación más detallada de lo que sucedió.

Como les dije, yo era el responsable de las garantías en Chile, por lo que todas las garantías pasaban por mí. Nos llamaron y nos dijeron: "Señores, tenemos un problema con los motores. Nos han fallado tres motores de tracción y tenemos un cuarto que está *a medio morir saltando*. Esto no puede ser. Los motores llegaron fundidos de España."

Sin haber visto el estado en que se encontraban, llamé a España y al día siguiente mandaron dos motores por avión. Hubo alguna demora en recibirlos, por el trámite aduanero, pero una semana y media después estaban aquí. Cada uno pesa 2.500 kilos.

Como les dije, ni siquiera habíamos visto los motores siniestrados. Pero si hubiera visto las condiciones en que operaban y en las que estaban, no habría aceptado que se hicieran valer las garantías.

Si ustedes se fijan en la presentación, los círculos marcan la admisión del turbo, por donde pasa el aire que entra a la cámara de combustión del motor. Lo que ven ahí es sílice, tierra. En la zona donde operaba este tren, en el sur de Chile, se levanta mucho polvo cuando no llueve, por el estado en que está la vía. Si no se limpian los filtros o, como ocurrió en uno de ellos, se rompe la entrada de aire, que se encuentra en la parte superior del tren, precisamente para que no pase esto, el motor se llena de tierra.

Si un motor opera en estas condiciones, empieza a fallar, a gastar aceite, a tirar humo blanco y se le va la

## REDACCIÓN DE SESIONES

17

potencia, porque no tiene compresión. En la foto pueden ver un ejemplo de cómo estaban los motores.

Además hay varios informes sobre lo sucedido. Uno de ellos se entregó a EFE en una reunión trimestral. Voy a leer sus partes más importantes. En él se hace una reconstitución de los hechos ocurridos desde que el tren se reparó hasta que se entregó, incluidos los procesos por los que pasó. También se refiere a qué pasó con la gente que vino a entregar ese tren a Chile.

Se encontraron varios problemas, como la sustitución del aceite del carter de los motores diesel a plazo fijo, el hecho de que se tomaban muestras de aceite pero no se enviaban para a analizar y una serie de otros que no detallaré, porque sólo me voy a referir a lo primordial, que son las conclusiones.

El informe contiene varias conclusiones, pero creo que éstas son las que responden a sus inquietudes. Dice: "No se ha realizado intervención alguna ajustada al plan de mantenimiento entregado, tanto en su contenido (consistencia) como en su cuantificación. No existe una programación de las distintas intervenciones de acuerdo al citado plan ni compromiso alguno de la subgerencia de Operaciones para la operación de las mismas en la fecha acordada. No existe, ningún soporte documental que indique la aplicación de dicho plan. No existe soporte documental que refleje reparaciones efectuadas respecto de anotaciones de los maquinistas en libros *Report* ni tampoco se firman los mismos.", etcétera. Después podemos volver a él. Es un documento interesante para examinar.

Aquí hay otro documento, la primera garantía que se realizó. Estos son elementos menores. Hay una megafonía de cabina que no está funcionando, unas candelas de un servo que controlan el giro del motor, un latiguillo, la falta de goma a un arenero. Esto fue lo primero que EFE nos dijo que había fallado.

"La garantía queda condicionada a la realización de las operaciones, conservación, mantenimiento y buen estado de los automotores en la forma que se estipula en los manuales de

## REDACCIÓN DE SESIONES

18

mantenimiento entregados por Renfe. Por lo anterior, ambas partes conjuntamente acuerdan la fiscalización.", etcétera.

Lo que quiero hacer presente con este informe es que hubo un primer llamado de alerta, y de los ítems mencionados sólo el número 9, de estos 12 -son cosas muy menores-, correspondía a garantía. El resto era por atropellos en la vía, por mala utilización, etcétera.

Después, hay unos informes que tienen que ver con los motores. Estos son los bancos de prueba existentes en los talleres de Renfe, donde se prueba cada uno de los motores, los rangos que dan y las cargas que los motores están soportando, las compresiones, cambio de los cilindros, los anillos, etcétera, y qué proceso de rehabilitación pasó. Aquí está reflejada una parte pequeña de lo que son los libros. Con cada tren se entrega un libro *report*, bastante extenso, con todo lo que se ha realizado. Aquí hay otros ejemplos, la copia de la pantalla del banco de pruebas con 1.000 ó 1.500 vueltas de revolución y con las presiones en cada uno de los casos. Eso también lo pueden revisar.

Ahora vemos una foto del primer viaje que se hizo como prueba a Puerto Montt, y se encontró eso en la línea. También lo pueden revisar, porque es bastante interesante. Todo esto es en cuanto al tren 593.

El señor GARCÍA, don René Manuel (Presidente accidental).- Don Amador, le quedan cinco minutos a su presentación.

El señor RODRÍGUEZ (don Amador).- Muy bien, señor Presidente. Paso a la última parte.

El señor DE URRESTI.- Señor Presidente, es muy ilustrativo lo que el señor Rodríguez nos está señalando, pero necesitamos evacuar ciertas dudas que tenemos. Él nos ha señalado de manera pormenorizada la función de Temoinsa, el sistema de ingreso de los trenes y ha aportado algunos elementos importantes sobre los trenes de Victoria a Temuco.

## REDACCIÓN DE SESIONES

19

Entonces, sin perjuicio de ilustrarnos y de que va a dejar los antecedentes a nuestra disposición, es bueno hacer ciertas preguntas sobre fechas, procedimientos y comunicaciones que han tenido con Ferrocarriles.

Por lo tanto, le pido que en el resto de su intervención señale la vinculación de ustedes con la gerencia de la Empresa de Ferrocarriles del Estado de Chile, que precise algunas fechas; cuál es el modus operandi que hoy tienen y mantienen, no con los equipos que sabemos que funcionan, principalmente el Metrotrén, porque si se está haciendo bien, felicitaciones, y esperamos que de esa forma funcione todo el sistema ferroviario, porque claramente no ha ocurrido lo mismo con los equipos de Victoria a Temuco.

El señor GARCÍA, don René Manuel (Presidente accidental).- Tiene la palabra el señor Amador Rodríguez.

El señor RODRÍGUEZ (don Amador).- Señor Presidente, en el siguiente gráfico se observa una comparación de elementos de segunda mano adquiridos por nuestro país, como aviones F-16, tanques, fragatas y otro tipo de materiales, cuya utilidad depende de la rehabilitación que se les haga.

Para efectuar la comparación entre un tren usado y uno nuevo se deben evaluar las maquinarias construidas con similares características técnicas, de manera que hay que hacerlo, por ejemplo, con las que tengan el mismo tipo de tracción, la misma capacidad por metro cuadrado de pasajeros transportados, con las que tienen motores diesel y eléctricos y con las de cercanía. Además, se deben considerar costos de explotación y si hay piezas de parque involucradas.

Las unidades de cercanía licitadas por Merval, las adquiridas por Renfe en España y las últimas que llegaron a Chile son entre 45 y 65 por ciento más baratas que un tren nuevo y prestan básicamente el mismo servicio, con una tasa de fiabilidad y disponibilidad cercana a 98 por ciento, entre las que se cuentan los trenes diesel.

## REDACCIÓN DE SESIONES

20

En el cuadro que tienen a la vista en estos momentos se observa una comparación de costos de mantenimiento entre los trenes españoles y los últimos trenes que se licitaron en Chile.

Al analizar los costos de mantenimiento, según los contratos, la forma en que están operando y los kilómetros que hagan, el costo de mantenimiento de los trenes españoles es entre 40 y 57 por ciento más barato que el de los trenes de la última licitación efectuada en el país.

Es importante tener en cuenta lo que se observa en el siguiente gráfico, porque la programación de adquisición de trenes y su posterior llegada no se hace de un día para otro, de manera que los últimos trenes que se compraron a España hace dos años serán entregados en 2010, 2011, hasta 2015.

Por último, me quiero referir a un tema publicado en la prensa respecto de una evaluación que se hizo de la empresa Cade-Idepe, respecto de la cual aparecen algunas cifras erradas.

Un tren de tres cuerpos siempre va a ser más caro de mover que uno de dos cuerpos, así como un barco pequeño siempre va a ser más caro de operar que uno grande, de manera que siempre para un análisis completo se deben tener en cuenta las cifras finales y otros antecedentes, por ejemplo, cuántos litros de petróleo puede contener un barco, cuántas toneladas transportadas puede llevar un camión y si existe mercado para su comercialización.

En todo caso, si quedaran algunas dudas respecto de nuestra presentación, en la información que dejaré en poder de la Comisión aparecen otros antecedentes de interés.

El señor GARCÍA, don René Manuel (Presidente accidental).- Tiene la palabra el diputado Claudio Alvarado.

El señor ALVARADO.- Señor Presidente, quiero formular algunas consultas a nuestros invitados respecto de los contratos entre Temoina y EFE.

## REDACCIÓN DE SESIONES

21

En una auditoría interna de Ferrocarriles, efectuada en abril de 2007, se señalan cuatro o cinco puntos que voy a mencionar, con el objeto de que me den su apreciación al respecto, porque me parece curioso que EFE haya firmado un contrato con ustedes y que con posterioridad, en forma interna, se haya cuestionado ese hecho.

En la auditoría se señala que del estudio realizado a los contratos que EFE ha firmado con Temoina-Renfe se ha observado que contienen cláusulas desfavorables para EFE, de manera que solicito a nuestros invitados que nos digan si eso es o no efectivo.

Asimismo, la auditoría menciona que existe desigualdad en las responsabilidades asignadas en el contrato al eximir al contratista Temoina respecto de actos vandálicos, casos fortuitos o de fuerza mayor al material rodante de EFE en los recintos de Temoina.

Por lo tanto, de lo señalado se desprende que cualquier cosa que le suceda al material rodante en los recintos de Temoina, esa empresa no asume la responsabilidad.

El segundo punto de la auditoría agrega que el contrato no considera la revisión periódica de precios de servicios, repuestos e insumos, estipulándose precios fijos sin considerar la evolución tecnológica y de mercado.

Según EFE eso los llevaría a pagar sobreprecio en reiteradas oportunidades.

Con posterioridad, añade que el contrato contempla cobro de costo fijo por concepto de mantención a las unidades que no se encuentran en operación por decisión de EFE.

Sobre ese punto entiendo que si en la actualidad hay trenes de Victoria a Puerto Montt que no están funcionando igual hay un cargo fijo por la mantención de esos trenes, aunque no estén en funcionamiento.

## REDACCIÓN DE SESIONES

22

La estructura contractual dificulta, a veces, exigir el cumplimiento de estándares de calidad por mantención y cobrar multas por incumplimiento. El contrato establece que, en el caso de determinarlo EFE, anticipadamente, deberá efectuar la devolución a Temoinsa de las inversiones no amortizadas, más el costo financiero de éstas. Esto lo veo como una barrera a la salida. Están como un poco obligados a permanecer, independientemente del servicio y de los precios.

Después, señalan algo que no es menor, pero que está en el informe. Dice: "EFE no ha cobrado a Temoinsa los consumos de energía eléctrica y agua desde enero de 2005", y dan una cifra bastante importante, del orden de los 300 y tantos millones de pesos.

Entonces, me gustaría, en estos puntos centrales, como un informe de auditoría interna de EFE, de abril de este año, saber cuál es la opinión que tienen ustedes respecto de este tema. Porque EFE dice: "Lo que hicimos con Temoinsa, en determinados conceptos, para nosotros no es para nada conveniente, porque no podemos revisar precios; no podemos exigir calidad; no está de acuerdo con las estructuras actuales de mercado; nos cobra costo fijo por material que funciona o no funciona, y no podemos salir, aunque sea favorable para nosotros, porque tenemos que pagar una indemnización equivalente a las inversiones no amortizadas más el costo financiero." Quiero saber cuál es la visión de ustedes.

El señor GARCÍA, don René Manuel (Presidente accidental).- Tiene la palabra el diputado señor Alfonso De Urresti.

El señor DE URRESTI.- Señor Presidente, en la misma línea, respecto de la maestranza de Victoria, ¿tienen alguna tuición, alguna injerencia? ¿Cómo se coordina? ¿Ejerce la misma función que la maestranza de San Eugenio, teniendo en cuenta que Temuco está a 680 kilómetros, aproximadamente, y que se había establecido una maestranza, un taller, en Victoria para atender el sistema ferroviario sur? Quiero que me explique eso.

## REDACCIÓN DE SESIONES

23

En segundo lugar, de qué manera, desde un punto de vista técnico, nos puede explicar cómo se justifica un error tan grande con los equipos de Victoria-Puerto Montt. Lo digo en relación con que cualquier profesional de Ferrocarriles debió haber conocido las condiciones de la vía.

En este sistema de captación de aire, que señala que va abajo, y que absorbe esa cantidad de polvo, no hay que ser ingeniero para darse cuenta de que la decisión es absolutamente errada, negligente, inaudita dentro de una empresa. ¿A qué se debe ese error? ¿Cuál es su visión profesional? ¿A falta de control, desidia, inexperiencia, negligencia?

Respecto de los equipos que se compraron para Victoria-Puerto Montt, ¿están en condiciones de soportar, teniendo en cuenta la calidad de la vía y las situaciones técnicas que señalábamos, un tráfico diario de 380 kilómetros, multiplicado por dos, al ser ida y vuelta?

Por último, ¿cuál es la comunicación que se produce entre Ferrocarriles del Estado y su empresa, luego de la desastrosa puesta en marcha de los equipos y el envío de los motores a España? ¿Qué ocurre? Porque se compra y se pone en operación un producto que no era bueno para Ferrocarriles, ni para Renfe, ni para Temoinsa. ¿Quién ganó con esto? Desde un punto de vista profesional, ¿quién asume la responsabilidad de ese error tan garrafal, en el caso de los diputados que representamos la zona sur, con estaciones fantasmas, y sin circulación de trenes en esa importante zona?

El señor GARCÍA (Presidente accidental).- Tiene la palabra el diputado Gastón Von Mühlenbrock.

El señor VON MÜHLENBROCK.- Señor Presidente, me gustaría que el señor Amador Rodríguez contestara las siguientes preguntas:

¿Se ajusta a criterio jurídico el contrato suscrito con EFE en relación con la mantención de los equipos ferroviarios adquiridos a Renfe?

## REDACCIÓN DE SESIONES

24

¿Cuántas modificaciones o *addendum* tuvo el contrato de mantención suscrito entre éste y Temoinsa respecto del contrato original?

¿Cuándo se produce la ampliación del contrato y cuál es la variación de los montos a pagar por EFE?

¿En qué condiciones se producen las variaciones del contrato original de mantención entre EFE y Temoinsa?

¿En qué etapas del contrato se produce y qué variaciones experimentaron los montos, si es que las hubo?

¿En qué circunstancias se logra que Temoinsa se instale en un paño de terreno tan grande, en la maestranza San Eugenio?

¿En qué valores se adquiere el paño inicial y las ampliaciones posteriores?

¿Bajo cuál presidencia de EFE se suscribió el contrato original y quiénes representaban a las partes, EFE y Temoinsa, en las modificaciones posteriores?

Asimismo, quisiera saber si tiene conocimiento respecto de visitas de ex ministros a Temoinsa en España, y las fechas en que ocurrió.

Desde el punto de vista de EFE, ¿hay algún tipo de compensación con ustedes? Se habla de muchas transacciones con distintos proveedores. Quiero saber si EFE les hizo algún tipo de transacción o tuvieron conversaciones por pagos.

También quiero saber si Temoinsa, España, invitó, por su cuenta a algún ejecutivo de EFE a ese país.

¿Puede explicar cuál era el patrimonio de Temoinsa cuando inició su vinculación con EFE?

Me interesa saber si durante su gestión hubo una paralización de funciones de sus trabajadores que impidió la normal mantención del Metrotren y Terra Sur Chillán, en equipos Renfe. De ser así, ¿hubo algún peligro para la seguridad de los pasajeros?

## REDACCIÓN DE SESIONES

25

Los equipos para largo recorrido se encuentran detenidos en la maestranza San Eugenio. ¿Forman parte de los automotores que debe mantener Temoinsa, o, por el contrario, son mantenidos por los trabajadores de EFE, tal como lo prometió el ex Presidente de la República, don Ricardo Lagos?

En su exposición señaló que los trenes de Victoria al sur, algo que nos preocupa mucho, no están bajo su mantención. ¿Qué antecedentes tiene al respecto y por qué es así?

Además, deseo saber si EFE aplicó algún tipo de garantía.

Según lo que le entendí a don Amador, al parecer el problema de Victoria a Puerto Montt sería de operación. Es decir, las personas no sabían operar esos trenes. Me parece una gran negligencia. Hablamos de inversiones millonarias y ocurre que los problemas son de operación. Al parecer la gente de EFE estaba más preocupada de los problemas electorales.

El señor GARCÍA (Presidente accidental).- Tiene la palabra el diputado Enrique Jaramillo.

El señor JARAMILLO.- Señor Presidente, quiero saludar al representante de Temoinsa y lamento no haber escuchado su exposición. Pero, llegar un poco tarde no es impedimento para que don Amador pueda responder algunas preguntas que han quedado en el tintero.

¿Cómo se efectúa la comunicación entre Temoinsa y EFE, respecto a los contratos de mantenimiento del material rodante?

¿Se cumple adecuadamente con el registro en el libro de reportes?

¿Cuáles han sido los incumplimientos de EFE en la ejecución de los distintos contratos con Temoinsa?

¿Quién es el responsable de la ejecución de dichos contratos por parte de EFE y quién mantiene las relaciones con Temoinsa?

## REDACCIÓN DE SESIONES

26

¿Se han cursado multas entre una y otra empresa?

¿Ha habido incumplimientos recíprocos?

El señor GARCÍA, don René Manuel (Presidente accidental).- Gracias diputado.

En honor al tiempo, voy a hacer una pregunta.

A nosotros, como diputados del sur nos interesa que el tren llegue. Si mañana a ustedes les dieran la orden de que todas las máquinas y carros que están atendiendo salgan a la línea, estarían en condiciones de hacerlo, por lo que se desprende de la exposición. ¿Cuál es la causa o el culpable de que esos ferrocarriles no corran como deben? ¿Cuál es la opinión de ustedes?

Señores diputados, si alguno tiene dudas durante las respuestas de nuestro invitado, sin pedir la palabra y en forma ordenada, puede intervenir.

Tiene la palabra el señor Rodríguez.

El señor RODRÍGUEZ (don Amador).- Señor Presidente, las primeras preguntas fueron del diputado Alvarado.

Él preguntaba si había cuestionamiento porque las cláusulas de los contratos eran desfavorables.

Al principio de la exposición mencioné los contratos que tenemos con EFE. Son los mismos contratos marco que tiene el ferrocarril alemán con sus mantenedores, al igual que Renfe con los suyos y el ferrocarril francés. Las formulas que se utilizan son las mismas. Alguna puede cambiar dependiendo del tipo de explotación.

Esos contratos se rigen bajo normas UIC. Eso, en buen chileno significa que no podemos amarrar un alambrito al tren y que se vaya. Todo está normado al igual que en la aviación. Las normas UIC son el símil de las normas de la FAA para la aviación general, o la Iata.

## REDACCIÓN DE SESIONES

27

Respecto de la desigualdad con EFE, quiero hacer un paréntesis. En realidad, nunca hemos sido bienvenidos en muchos estamentos de EFE. Somos la empresa que les quitó el trabajo. Ha habido una lucha constante con nosotros.

Estimo que no hay desigualdad en los contratos. Son los mismos que se ocupan en Europa. Si revisan contratos europeos se van a dar cuenta que son del mismo estilo, tienen la misma capacidad y el mismo rendimiento. Con ellos no se puede jugar. No se puede hacer lo que anteriormente EFE hizo con sus trenes.

Les quiero aclarar que los trenes que mantenemos, que fueron rehabilitados, modernizados y que vendió Renfe a Chile, son de la misma época que muchos de los trenes que tiene ferrocarriles.

Si se infringieron las normas UIC, ¿dónde está ese material, en qué condiciones está, dónde está y cuánto cuesta hoy ese patrimonio del Estado? Nosotros, a través del mantenimiento que hacemos, garantizamos que estos trenes, en 20 años más, van a estar en las mismas condiciones que se compraron, y funcionando con las tasas de fiabilidad y disponibilidad cercano al 98 por ciento que antes mencioné.

Respecto al tema de actos vandálicos, primero debemos diferenciar entre la vía principal y lo que son nuestras instalaciones. Si hay un acto vandálico en la vía principal, nosotros no tenemos nada que ver, pero si el acto ocurre dentro de nuestras vías, ese acto entra dentro de nuestra responsabilidad.

Si algún operario nuestro, a través de una negligencia, daña un sistema del tren o provoca que éste se quemé, eso es de entera responsabilidad nuestra y está plasmado en los contratos.

No es nuestra responsabilidad si EFE, haciendo un cambio -y las vías tienen cambio- un tren se descarrile dentro de nuestras instalaciones y las rompe. Eso es responsabilidad de EFE. Nosotros no movemos trenes, solamente les damos mantenimiento.

## REDACCIÓN DE SESIONES

28

Si nosotros hacemos un daño a nuestras propias instalaciones, es responsabilidad nuestra. Si nosotros dañamos un tren mientras se encuentra en nuestras instalaciones, también.

Se dice que la revisión periódica no se realiza. En realidad, las revisiones se realizan todas.

Hay revisiones de término de viaje. Se hacen revisiones diarias, semanales, mensuales, trimestrales, bianuales, anuales y, cuando el tren llega a cierta cantidad de kilómetros, en este caso, 750.000 kilómetros, el tren pasa por un *overhaul*, que significa que se vuelve a desarmar y se le hace lo mismo que se hizo en España, pero sin la modernización.

Esto se encuentra en la presentación, está en los *webflows* y están los debidos procesos involucrados.

El señor ALVARADO.- El informe de la Contraloría Interna de EFE no se refiere a la inexistencia de las mantenciones en los términos que usted señala, sino que dice que lo considera una revisión periódica de precios de servicio, repuestos e insumos, estipulándose precios fijos sin considerar la evolución tecnológica de mercado.

En consecuencia, entiendo que contractualmente se casaron con una fórmula de costos en la que consideran que no existe posibilidad de revisarla posteriormente.

El señor RODRÍGUEZ (don Amador).- En la misma presentación hay una comparación de costos de mantenimiento por la última licitación que se hizo en Chile. Todos los precios de los trenes tienen un componente variable, un componente fijo y un componente denominado de incidencia, es decir, que en caso de que ocurra un accidente, hay una verificación efectiva de lo que son esas reparaciones; se mandan los presupuestos a EFE y ellos, si lo estiman conveniente y está acorde con el mercado, aprueban esas reparaciones.

Existe un precio fijo y un precio variable, al igual como existe en el Metro y en todo el mundo.

## REDACCIÓN DE SESIONES

29

Aparte de los precios, usted puede ver, en la comparación, que estos trenes tienen un costo de mantenimiento entre un 40 y 57 por ciento más barato que cualquier tren en Chile.

Si usted me dice que es caro o barato habría que ver contra qué lo está comparando. Esto se puede evidenciar en la presentación, graficado número por número, lo cual considero contesta la pregunta.

El señor ALVARADO.- Me llama la atención cómo un informe de contraloría interna de EFE puede hoy desconocer lo que ellos mismos firmaron. Si nos ponemos en el lugar del gerente de la empresa, en un momento determinado, en que ambos colocamos nuestras condiciones y firmamos un acuerdo, creo que en este informe de auditoría la culpa la tendrían los demás porque a mí me está yendo mal, pero ellos se olvidan que firmaron los contratos.

Los cuestionamientos no son personales, sino que pido que me expliquen los fundamentos que puede tener este informe de auditoría interna de EFE, respecto del contrato con Temoinsa.

El señor RODRÍGUEZ.- Señor Presidente, eso es lo que he tratado de explicar. En realidad, lo que pasa internamente en EFE no lo puedo explicar, porque lo desconozco completamente. Sé lo que nosotros hacemos y puedo comparar los precios que tenemos con otros. Ahora, cuando entre dos partes se firma un contrato, se hace para honrarlo, respetarlo y ejecutarlo. Nosotros, hemos honrado y ejecutado nuestro contrato, el cual resguarda a ambas partes.

En relación con el costo fijo de unidades no en operación, el costo fijo se cobra independientemente del estado del tren, pero existen las multas. Si el tren está detenido por una causa nuestra eso está retribuido a través de las multas; si el tren está detenido porque chocó contra un camión, eso no es un tema de nosotros. El costo fijo se termina de cobrar cuando las unidades entran a grandes reparaciones, la cual dura un período de cinco meses hasta que es vuelto a rehacerse completamente.

## REDACCIÓN DE SESIONES

30

En el mantenimiento normal, al igual como ocurre con todos los proveedores del mundo, existen costos fijos y variables. ¿Por qué están los costos fijos? Los costos fijos tienen que pagar una serie de instalaciones, personal y piezas de parque. ¿Qué son las piezas de parque? EFE, cuando compró estos trenes no incluyó piezas de parque, por ejemplo, rodados completos y cofres enteros con sistemas. El tren produce cuando está en la vía y no en el taller y para que el tren esté poco tiempo en el taller y esté en la vía produciendo, deben estar todos esos elementos.

Respecto de la devolución de las inversiones, existe una cláusula en la cual si el contrato se termina antes, o sea, si nosotros incumplimos el contrato, éste se puede terminar mañana; si nosotros no incumplimos el contrato -tuvimos que hacer unas inversiones de cerca de 16 millones de dólares en la Maestranza San Eugenio de Ferrocarriles-, como cualquier contrato con cualquier empresa, no puede haber libre arbitrio de una parte del contrato sin que la otra haya fallado.

En relación con el consumo de agua y luz, todas las administraciones ferroviarias, cuando contratan a alguien, tienen sus propias instalaciones y la gente que viene a mantener los trenes lo hace en las instalaciones del ferrocarril, y el consumo de agua y luz nunca estuvo contemplado en los costos. Creo que el valor que usted tiene es el valor del consumo total de la Maestranza San Eugenio de Ferrocarriles y nosotros mantenemos los trenes, no tenemos que pagar el consumo del tren, es decir, el tren cuando está en el taller está conectado, está operando, está haciendo pruebas, se está moviendo, y ese consumo a nosotros no nos corresponde. Y el consumo de agua es para el lavado de los trenes, porque algunos trenes están bajo nuestro cargo y se lavan con el agua. Cuando EFE contrata una empresa para hacer aseo, ocupa el agua que está en los talleres de mantenimiento de la Maestranza o la de las estaciones. O sea, nunca se incluyó dentro de los contratos como un costo. Por eso, no se puso.

El señor ALVARADO.- Señor Presidente, me queda claro que, en definitiva, lo que señala la contraloría interna de EFE es

## REDACCIÓN DE SESIONES

31

responsabilidad de la propia empresa que firma un contrato. Está claro y lo quería dejar establecido.

Por otro lado, ¿cuál es la situación de EFE respecto de los pagos? Lo pregunto porque los atrasos de pago se compensaron con la entrega de un terreno. Eso es importante, ya que también es una línea de investigación que tiene el ministro en visita y es importante conocer los detalles de esa operación.

El señor GARCÍA, don René Manuel (Presidente accidental).-Tiene la palabra el señor Rodríguez

El señor RODRÍGUEZ, don Amador.- El diputado De Urresti se refiere a la maestranza Victoria. Lo pueden leer en el informe que está dentro de la presentación. Allí se detalla esto desde el inicio, los mails que se cruzaron de uno a otro lado, la entrega del tren, los protocolos de prueba en España y en Chile, la aceptación de los mismos, etcétera.

Nosotros no tenemos absolutamente nada que ver con el mantenimiento de este tren. Jamás hemos intervenido en nada, excepto en haberlo puesto a punto para que operara.

No tenemos ninguna comunicación con Victoria, no tuvimos ninguna incidencia ni en los dónde ni en los por qué ni en los cómo en la construcción de ese taller. Inclusive, en un momento dado ofertamos nuestra ayuda para que nos consultaran, pues tenemos un departamento de ingeniería y podíamos mostrarles cómo se habían hecho los talleres diésel en otras partes del mundo. El informe también habla de eso.

Respecto del tema del aire, quiero que seamos claros: el tren puede funcionar aquí y "en la quebrá del ají", como se dice en buen chileno. El tema es que hubo negligencia en su mantenimiento. Este tren no tiene respiraderos abajo, sino arriba, en el techo, con canalizaciones a los motores.

Voy a dar un ejemplo. Si me compro el mejor Mercedes Benz del mundo y, lo meto en un camino de tierra y le saco el filtro de aire, ¿cuántos kilómetros voy a poder andar antes de que

## REDACCIÓN DE SESIONES

32

no tenga compresión y se liquide? Creo que con eso contesto la pregunta.

El señor GARCÍA, don René Manuel (Presidente accidental).- Tiene la palabra el señor Jaramillo.

El señor JARAMILLO.- ¿Participaron en la instrucción de los trabajadores de EFE para estos trenes en los que no tuvieron nada que ver ustedes?

El señor RODRÍGUEZ, don Amador.- No, señor. Lo hizo Renfe. Concurrieron personas de EFE a Renfe, a los lugares en donde se estaban reparando, circulaban y se mantenían estos trenes. Allí se hicieron cursos de capacitación para que se pudiera realizar su mantenimiento en Chile.

Además, Renfe hace un curso cada vez que llega un tren a Chile. El tren viene acompañado de un equipo de gente que enseña a los maquinistas de EFE como operarlos. Además, cada tren es entregado con documentación técnica. En total deben ser unos cincuenta y tantos tomos, el equivalente a tres cajones de un metro por sesenta de ancho. Ellos hacen referencia a las normas UIC, que si las colocase aquí llenaríamos cinco habitaciones de éstas con sus normas específicas.

Lo otro que quiero agregar es que un 80 por ciento de los trenes en el mundo llevan sus equipos bajo el bastidor o chasis, porque, de otro modo, no podrían cargar gente.

Respecto de los errores cometidos en Victoria y las condiciones de Puerto Montt, no puedo contestar esa pregunta, pues no somos nosotros quienes operamos el tren ni los que reparamos las vías. Lo que sí puedo argumentar es que ese tren, bien mantenido, puede circular perfectamente por las vías donde usted lo coloque. Es un tema de cuánto le va a costar va a costar el mantenimiento con los destrozos que pueda hacer en la vía. Por ejemplo, si ese tren choca con un caballo y no se repara bien, su tasa de fiabilidad y de disponibilidad comenzará a afectarle. Entonces, en vez de tener un 90 ó 98 por ciento de fiabilidad y de disponibilidad y que recorra mucho kilometraje durante el año, va a recorrer menos kilómetros, porque su reparación, al final, hace que otros elementos de ese tren se vayan echando a perder.

## REDACCIÓN DE SESIONES

33

Aquí, les quiero graficar el mantenimiento de un tren, porque cualquier máquina, sea cual sea, tiene que ser lineal en la vida del tren. La idea es que se gaste más o menos lo mismo desde el primer día hasta el último día de vida útil. Uno cree que gastándose menos al principio se ahorrará dinero. Si uno gasta menos al principio, después, para recuperar esa maquinaria y funcione en buenas condiciones, el costo será mucho mayor.

Ahora, las condiciones de operación respecto de si se pueden hacer los 380 kilómetros diarios o 600 o mil o dos mil o tres mil, sólo dependerá de los tiempos de mantenimiento que se dejen.

Aquí, aparece el kilometraje por tren. En total, con todos los trenes, llevamos unos 29 millones de kilómetros; es decir, hemos viajado unas treinta y tantas veces de ida y vuelta a la Luna y con una tasa de estabilidad cercana al 98 por ciento. Eso, a nivel mundial, es muy bueno.

El señor GARCÍA, don René Manuel (Presidente accidental).- Tiene la palabra el diputado señor De Urresti.

El señor DE URRESTI.- Señor Presidente, quiero felicitar a don Amador Rodríguez por su exposición, pues nos permite precisar aspectos muy claros con respecto al funcionamiento del equipo que afecta a nuestra zona. Nos sentimos absolutamente engañados cuando hoy nos está aclarando que hubo negligencia en el mantenimiento, lo que constituye claramente una irresponsabilidad.

Me gustaría que nos pudiésemos constituir en los talleres de Victoria y ver cómo funcionó todo, pues ahí existió un problema de gestión de los ex ejecutivos que claramente dificultaron e hicieron inviable la instalación, el mantenimiento y la operatividad de estos equipos.

Insisto, quiero proponer, formalmente, una fecha para constituirnos tanto en los talleres de Victoria como en la ciudad de Valdivia, con el objeto de recabar más información.

El señor GARCÍA, don René Manuel (Presidente accidental).- Señor diputado, no habría ningún problema. Precisamente podríamos discutir ese tema la próxima semana, pero me parece muy buena su idea.

Tiene la palabra el diputado De Urresti.

## REDACCIÓN DE SESIONES

34

El señor DE URRESTI.- Señor Presidente, también se preguntó con respecto a que habría sido una mala inversión la compra de este tipo de equipos.

El señor RODRÍGUEZ (don Amador).- Señor diputado, toda esa información se encuentra en la documentación que dejaré en la Comisión.

El diputado señor Von Mühlenbrok preguntaba si el contrato se ajustaba a derecho. Ha sufrido una serie de modificaciones, las que puede solicitar. De lo contrario, puedo enviar todos los contratos. El primero, se celebró en 1997 y entró en ejecución en 1998. Ese contrato fue por las cinco primeras unidades que llegaron. Luego, a raíz del éxito que se tuvo, EFE compró a Renfe otras cinco unidades, previa modificación de contrato. Después, compró otras seis más, si no me equivoco, luego de una nueva modificación. En una de esas modificaciones hay una reducción de precios, por un volumen mayor.

¿Qué contemplaba el contrato? En un principio, EFE nos entregaba las instalaciones, que eran mínimas, hacíamos inversiones en las instalaciones, de acuerdo con EFE, la que posteriormente se quedaba con ellas y nosotros, entre tanto, pagábamos un arriendo por el tiempo que las ocupábamos. De ahí nace el tema del agua y la electrificación. Por eso, nunca estuvo contemplado.

Hubo una serie de variaciones en los contratos, en consecuencia, una serie de valores a la baja, lo cual aparece en los contratos, al igual que los costos fijos, por un tema de economía de escala.

¿Cómo se instala Temoinsa en San Eugenio?

El señor GARCÍA (Presidente accidental).- Tiene la palabra el diputado señor Gastón Von Mühlenbrock.

El señor VON MÜHLENBROCK.- Señor Presidente, pido que nos hagan llegar los contratos.

Respecto del contrato original, ¿cuántas modificaciones se le hicieron, cuáles son los valores iniciales y cuáles los

## REDACCIÓN DE SESIONES

35

valores finales? Existe un contrato general que contemplaba estas modificaciones.

El señor GARCÍA (Presidente accidental).- ¿Nos puede hacer llegar esa información, señor Rodríguez?

El señor RODRÍGUEZ.- Sí, señor Presidente.

Respecto de la pregunta, los contratos se modificaron única y exclusivamente cuando EFE aumentó el parque de unidades. Entonces, las únicas modificaciones que tiene el contrato se refieren al aumento del parque.

Cuando le envíe los contratos podrá verificar las modificaciones y los precios de uno y otro.

El señor GARCÍA (Presidente accidental).- Los contratos tiene que hacerlos llegar a la Comisión.

El señor RODRÍGUEZ.- Respecto de quién suscribió los contratos, aparecen firmados por quien habla, por Álvaro Colomero, de Temoinza España, por Miguel Corsín, presidente de Renfe, y por Jaime Mondaca, gerente general de EFE.

En cuanto a las multas, hasta el momento no le hemos cobrado ninguna a EFE, pero sí intereses, estipulados en los contratos por el retraso en los pagos. Como dije, hasta la fecha, no hemos sido multados por negligencia.

El contrato tiene una disponibilidad de 90 por ciento y estamos cercanos al 98. Lo estamos haciendo bastante bien. 90 por ciento, a nivel mundial, es bastante bueno.

Respecto de cómo llegamos a San Eugenio, me gustaría mostrarlo.

Estábamos instalados en San Eugenio en agosto del año 2000 ó 2001, si no me equivoco. Aquí están todos los antecedentes de la compra-venta del Lote 2B de la Maestranza San Eugenio. Están los antecedentes, que también incluyen la escritura, su modificación, las personas que participaron y las que firmaron las modificaciones.

## REDACCIÓN DE SESIONES

36

En el año 2002, EFE hace una licitación, publicada en El Mercurio, por la venta de recintos en la Maestranza San Eugenio. Aquí está el cheque, con el cual compramos las bases. Ése es el recorte del diario que muestra la publicación y el dibujo del lote 2b. También aparece una imagen del recinto de la Maestranza San Eugenio, que era de Ferrocarriles del Estado. En esa época se licitaban, aparte del lote 2b, alrededor de siete u ocho lotes divididos, a los cuales es fácil acceder.

Nosotros participamos en una licitación pública -aquí aparece la factura de la compra de las bases-, la cual ganamos. Nuestra oferta fue por 74.402 UF, es decir, alrededor de 1.300 millones de pesos. Lo que EFE licitó y se vendió fueron 36.472 metros cuadrados, de lo cual se dejó clara constancia en la escritura. Sin embargo, cuando fuimos a medir el terreno que habíamos comprado a través de la licitación pública, nos percatamos que tenía cerca de 4 mil metros menos, o sea, 32 mil y algo metros cuadrados. Entonces, a través de la gente de Invia, manifestamos a EFE que se nos habían vendido 36.472 metros cuadrados y esperábamos que nos dieran tal cantidad de terreno. Así fue estipulado en la primera escritura, la que luego se modificó y se le dio cabida real a los 36 mil y tantos metros cuadrados. ¿Cómo se hizo eso? Se le dio cabida real hacia el noreste de la maestranza, porque por atrás del terreno -tiene forma de medialuna- pasa una línea que en su momento era parte del proyecto de la vía San Diego, que iba por el Zanjón de la Aguada, donde actualmente hay parques. Por esa vía pasaría un tren suburbano para comunicar la zona de Franklin con la Estación Central. Por lo tanto, crecimos en una franja de dos o tres metros por todo el largo del terreno.

El señor JARAMILLO.- ¿Qué explicación se dio?

El señor RODRÍGUEZ.- No me dieron ninguna explicación. Sólo me dijeron que lo iban a corregir. Tengo la documentación de cuando la Municipalidad subdividió y aprobó los roles de cada uno de las subdivisiones. La subdivisión que licitamos era por 36.472 metros cuadrados. Entonces, cuando fuimos a medir el terreno, nos

## REDACCIÓN DE SESIONES

37

dimos cuenta de que eran menos metros cuadrados y manifestamos que era como comprarse un auto, pero que luego me dieran uno al que le faltaban dos puertas. Obviamente, reclamamos por las puertas que faltaban. De manera que en la primera escritura se dejó estipulado que se volvería a medir y se daría cabida real a la compra del terreno.

El señor GARCÍA (Presidente accidental).- Tiene la palabra el señor Ronaldo Franco.

El señor FRANCO.- Señor Presidente, esa situación fue expresamente considerada en la cláusula 12 del contrato de compraventa, la cual establece que la compraventa se realizó como especie o cuerpo cierto. No obstante, en dicha cláusula se dejó expresa constancia de que la cabida era una condición esencial para la celebración del contrato. Por esa razón, como había un problema con el metraje, se indicó que para que la compraventa quedara perfeccionada en la forma que correspondía, se debía cumplir con tres requisitos, que son: primero, la corrección de un nuevo plano; segundo, que dicho plano fuera aprobado por la autoridad correspondiente de la Dirección de Obras Municipales, y tercero, que se practicaran las inscripciones de rigor.

Una vez que se cumplió con esos tres requisitos, expresamente pactados y convenidos como condición esencial en el contrato, se hizo una escritura complementaria de rectificación, que permitió otorgar validez definitiva al acto jurídico de compraventa que se había celebrado. Es muy importante tener presente el desarrollo cronológico de cómo se produce la adjudicación. Después se realiza la constatación de la falta de metros cuadrados, por una situación absolutamente ajena a Temoina, y se cumple con los presupuestos establecidos, todo lo cual fue revisado por los miembros del directorio y los abogados correspondientes de cada una de las partes.

La señora TURRES (doña Marisol).- Señor Presidente, hay dos opciones cuando uno compra un terreno: comprarlo como especie o cuerpo cierto que reúna ciertas características y con cabidas

## REDACCIÓN DE SESIONES

38

aproximadas, o bien comprar a un precio por metro cuadrado. Entonces, es importante tener a la vista las bases de licitación para efectos de saber exactamente cómo licitó Ferrocarriles, es decir, si lo hizo con un determinado precio por metro cuadrado o si licitó determinado terreno de aproximadamente tal cabida con un precio determinado.

¿Qué me llama la atención de la explicación? Todo esto no es un proceso que dure tres días o una semana, sino que se trata de un proceso más largo. Entonces, si en la escritura primitiva se deja establecido en una cláusula que puede haber problemas con la cabida, no logro entender cómo es posible que ambas partes, previo a la firma del contrato, no midan el terreno y no sepan lo que se está comprando. No tiene sentido decir que voy a comprar un terreno de 36 mil metros cuadrados y después resulta ser más chico. La lógica dice que hay que tratar de hacer un contrato lo más perfecto posible. ¿En qué momento se dan cuenta que tienen problemas con la cabida? ¿Por qué se deja esta cláusula en este contrato primitivo? A mí me parece que se dieron cuenta de que había un problema con la cabida del terreno antes de que se suscribiera el contrato.

Entiendo la explicación de cómo se hizo, pero en las bases de licitación, en la adjudicación y en la redacción del contrato hay algo que no me calza.

El señor FRANCO.- Señor Presidente, como ustedes habrán podido apreciar la publicación en el diario hace relación expresamente a una cantidad determinada de metros cuadrados. En segundo lugar, para la celebración de esta licitación están las bases de la licitación.

Ahora, el punto medular, en mi opinión, es precisamente lo que pactaron las partes en el contrato y, por eso, la cronología es determinante. La diputada me dice que nosotros debiéramos haber medido el terreno, pero en una licitación veo el aviso del diario, compro las bases, y pienso que el terreno tiene la cantidad de metros que allí se señala. Es más, normalmente cuando una persona compra una casa hace un acto de fe y no va a medir los metros que tiene el sitio. No obstante eso, aquí lo importante es la transparencia en lo que guarda relación a lo que Temoinsa ha hecho: ha celebrado un acto jurídico en donde ha considerado expresamente la situación. En este instrumento

## REDACCIÓN DE SESIONES

39

público, en la compraventa, expresamente se hace referencia a esto, porque es una situación que surge y que debe ser resuelta. Obviamente comprar 4 mil metros menos en una operación de esta naturaleza es muy significativo.

La cláusula dice: "Sin perjuicio de lo dispuesto en las precedentes cláusulas de este instrumento, especialmente quinta y séptima -que se refieren a la especie de cuerpo cierto-, las partes están de acuerdo en que la cabida real del inmueble materia de este contrato es de treinta y seis mil cuatrocientos setenta y dos coma noventa y seis metros cuadrados. Ello, siguiendo lo expuesto en los planos de la propiedad, así ha resultado corroborado por agrimensura realizada con posterioridad a la fecha de la Propuesta Pública. Sin embargo, esto ha permitido a las partes comprender que el plano de la propiedad materia del contrato singularizado en la cláusula Quinta -ojo que eso se hacía sobre el plano que existía en la municipalidad en ese momento- deja al lote materia de este contrato con una superficie ostensiblemente menor a la real, mientras que deja al lote dos A de la Maestranza San Eugenio con una superficie mayor a la que el mismo plano le asigna. De este modo, las partes elevan a elemento esencial para la celebración del contrato el hecho de que la vendedora proceda a rectificar el plano del lote dos B de la Maestranza San Eugenio en los términos que se muestra en el anexo uno de esta escritura, el que fuera protocolizado en esta fecha y agregado al Repertorio de Instrumentos Privados de esta notaría bajo el mismo repertorio. A estos efectos, dejan las partes constancia de que las obligaciones de la vendedora comprenderán los siguientes aspectos -esos son los que dije antes-: UNO) Rectificación material del plano en los términos señalados, conforme al anexo uno de este instrumento; DOS) Obtención de una resolución que apruebe el nuevo plano, dictada por la Dirección de Obras de la Ilustre Municipalidad de Estación Central en reemplazo de la resolución número cero cinco de fecha veintiocho de mayo de dos mil dos, por la que la repartición antes mencionada aprobó el plano de subdivisión de fecha catorce de noviembre de dos mil uno; TRES) Proceder, en lo los competentes Registros del Conservador de

## REDACCIÓN DE SESIONES

40

Bienes Raíces de Santiago, a la inscripción del nuevo plano obtenido conforme al número dos precedente;".

La señora TURRES (doña Marisol).- Entiendo que ése era un terreno que EFE dividió en dos para efectos de licitar. ¿Se cometió un error al momento de confeccionar el plano de subdivisión?

El señor FRANCO.- Claro.

La señora TURRES (doña Marisol).- Y fue autorizado erróneamente por la municipalidad e inscrito de esa forma. Es decir, el plano que estaba inscrito en el Conservador de Bienes Raíces tenía una cabida errada respecto de lo que a ustedes se les estaba vendiendo.

Me queda claro.

El señor GARCÍA (Presidente).- ¿Les quedó a todos claro?

El señor VON MÜHLENBROCK.- A mí no me queda claro.

Entiendo que hubo una licitación y se me ocurre que nuestros invitados no fueron lo únicos oferentes.

El señor RODRÍGUEZ (don Amador).- Yo sólo fui a dejar el sobre con nuestra propuesta. Después nos comunicaron que habíamos ganado. No sé más.

El señor VON MÜHLENBROCK.- Cuando se llama a licitación las bases son muy claras en decir qué es lo que se licita. Y ahí están los riesgos.

Después de la licitación viene la parte contractual. Esa parte de su explicación la entiendo, pero es posterior a la licitación, esto es, del proceso que determina a quién se adjudica.

Lo normal es que los abogados que redactan las bases incluyan una cláusula en virtud de la cual quienes presentan ofertas asumen lo que se está licitando. Y es en función de las bases que los proponentes hacen sus ofertas.

## REDACCIÓN DE SESIONES

41

Me gustaría que me precisaran cómo fue la licitación. Si hubo varios oferentes, si las propuestas se presentaron en sobre cerrado y los demás aspectos formales de ese proceso.

El señor GARCÍA, don René Manuel (Presidente accidental).- Está por llegar la hora de término de la sesión, así es que pido el acuerdo de la Comisión para prorrogarla por diez minutos más.

¿Habría acuerdo?

**Acordado.**

Yo también quiero hacer una pregunta. ¿Qué habría pasado si el error hubiera sido al revés, esto es, que en vez de 36.000 metros cuadrados el terreno en realidad hubiera tenido, por ejemplo, 80.000 metros cuadrados? ¿La empresa se habría quedado callada? Porque las cosas hay que analizarlas para un lado y para el otro

Tiene la palabra el señor Amador Rodríguez.

El señor RODRÍGUEZ (don Amador).- Voy a contestar el comentario del diputado Von Mühlenbrock.

Lo que nosotros compramos es lo que se licitó, lo que aparece en el anuncio de prensa que estoy exhibiendo: 36.472 metros cuadrados de terreno.

La señora TURRES (doña Marisol).- Pero las bases deben haber sido más específicas.

El señor RODRÍGUEZ (don Amador).- La publicación forma parte integrante de las bases.

Si yo me presenté a una licitación para comprar esta mesa y me la adjudico, no me la pueden entregar con un pedazo menos que alguien cortó y se llevó para la casa. Yo no tendría por qué pagar eso, porque de otra manera mi oferta habría sido menor.

Nuestra oferta fue por 36.472 metros cuadrados de terreno, no por 34.000.

El señor VON MÜHLENBROCK.- ¿Tiene copia de las bases?

## REDACCIÓN DE SESIONES

42

La señora TURRES (doña Marisol).- Y del contrato.

El señor RODRÍGUEZ (don Amador).- No tengo copias aquí, pero se las puedo mandar. Les voy a mandar la carpeta completa.

El señor GARCÍA, don René Manuel (Presidente accidental).- Eso es lo mejor. Por favor mándela a la Secretaría de la Comisión.

Pueden continuar respondiendo.

El señor FRANCO.- Señor Presidente, si uno analiza el informe de la Contraloría, se dará cuenta de que la fiscalizadora, que es contadora, hace una apreciación jurídica cuando dice que esos 4.000 metros cuadrados de más no tienen una contraprestación. Con todo respeto le digo que seguramente ella debe manejar muy bien su especialidad, pero es muy complicado hacer calificaciones que corresponden a una especialidad que no es la de uno, porque se puede equivocar.

Lo cierto es que en este caso la contraprestación es el precio que pagamos, porque lo que compramos fueron 36.472 metros cuadrados.

Hubo una licitación con bases y compramos con la transparencia que corresponde.

El señor GARCÍA, don René Manuel (Presidente accidental).- Muchas gracias por su aclaración.

Don Amador, puede continuar respondiendo las preguntas que se le formularon.

El señor RODRÍGUEZ (don Amador).- Con respecto a la pregunta relativa a la visita de un ex ministro a Temoina en España, puedo decir que...

El señor VON MUHLENBROCK.- Ex ministro ahora, pero ministro en su momento.

El señor RODRÍGUEZ (don Amador).- Ex ministro o ministro del Gobierno Chileno a Temoina España, no, jamás concurrió un

## REDACCIÓN DE SESIONES

43

ministro. Que yo sepa, y creo que sé todo lo que pasa en Temoina España, la respuesta es no.

En cuanto a si nosotros invitamos alguna vez a algún ejecutivo de EFE desde Chile, pagándole gastos o viáticos a Temoina España, no.

Fueron ejecutivos de EFE a Temoina España, invitados por Renfe, para ver cómo se estaban desarrollando los módulos de ensamblaje de los trenes y para ver si se iba a cumplir con los plazos, etcétera.

Sobre el patrimonio de Temoina España, es cercano a 90 millones de euros. En Chile, el patrimonio deben ser de 17 ó 18 millones de dólares, y en eso entran los terrenos, los activos, las piezas de parque, etcétera.

Respecto de la paralización de trabajadores, debo señalar que no hubo ninguna paralización. Lo que sí hubo fue una huelga en Temoina Chile. Temoina tiene 120 trabajadores y en la huelga participaron 26. Nosotros nunca hemos parado nuestros servicios.

La mantención de largo recorrido se mantiene igual que en los otros trenes. Todos los trenes se mantienen con las mismas normas. Y están todos operativos. A los únicos dos coches que no están operativos le faltan las butacas. EFE nos solicitó que esas butacas se sacaran para colocárselas a unos automotores japoneses. Se llaman AEZ; son butacas preferentes.

Los trenes que iban a Temuco tenían coche comedor, coche turista y coche preferente. A dos de esos coches preferentes -son ocho- el mandante nos ordenó quitarle las butacas, entregárselas a ellos, y fueron puestas en un automotor japonés de cuatro cuerpos que va a Concepción. No es mantenido por nosotros.

Sé que el coche está operativo ciento por ciento, pero está sin los asientos.

El señor VON MUHLENBROCK.-¿Quién ordenó eso?

## REDACCIÓN DE SESIONES

44

El señor RODRÍGUEZ (don Amador).- EFE, el mandante. Esto se estila en los ferrocarriles.

Paso a las preguntas del señor Jaramillo.

Respecto del libro *report* -después lo puede ver en la presentación-, explico su funcionamiento.

Mantenimiento tiene preventivo y correctivo, y hay revisiones, en términos de viajes, diarias, semanales, etcétera. Cada tren lleva un libro *report*. ¿Para qué sirve este libro? Para las anotaciones que realiza el maquinista. Por ejemplo, no funciona el foco principal, hay una ampolleta quemada. Esas operaciones se realizan en las estaciones o cuando el tren va a mantenimiento. Éste es un proceso de mantenimiento preventivo. Aquí le estoy mostrando todos los procesos y usted lo puede verificar al lado izquierdo, arriba.

Cada vez que entra un tren se registra en el libro *report*, se lee y se contesta el libro *report* a través de una hoja, y eso se manda de vuelta a EFE. Cuando el tren sale de mantenimiento es recepcionado por EFE, y el maquinista que lo va a buscar verifica que todos los elementos estén en condiciones confiables para funcionar; de lo contrario lo rechaza y la máquina es enviada a servicio.

A modo de ejemplo, se puede observar en el gráfico que tienen a la vista en estos momentos un *report*, de 14 de mayo de 2007, en el que aparecen las contestaciones, los mails y los fax que mandamos a EFE con las cotizaciones de cada uno de los libros, así como la hoja de ese libro que es llenada por el maquinista.

El problema del libro *report* es que en muchas ocasiones aparecen las mismas anotaciones repetidamente. Debido a eso no lo rellenamos, porque no son pocas las ocasiones en que lo tachan entero. Lo que hacemos es fotocopiarlo, contestar cada uno de los puntos que aparecen en él y con posterioridad enviarlo a EFE. La distribución que hacen después la desconozco. No sé si se distribuye a toda la gente, aunque me imagino que en algunas ocasiones eso no ocurre, porque en el libro *report* muchas veces se

## REDACCIÓN DE SESIONES

45

vuelve a escribir lo mismo, por ejemplo, una nota para revisar el frenado del coche RM, puesto que se encuentra anormal. Ese tipo de anotaciones pueden aparecer tres o cuatro días, hasta que desaparecen. De hecho, hay varios otros ejemplos que podría mencionar.

El señor GARCÍA, don René Manuel (Presidente accidental).- Tiene la palabra el señor Jesús Rodríguez.

El señor RODRÍGUEZ (don Jesús).- Señor Presidente, quiero agregar al diputado señor Enrique Jaramillo que nuestra relación diaria con EFE está dada a través de la gerencia de transportes de la empresa, la que mantiene un administrador de contrato con el que tenemos reuniones semanales que derivan en una reunión trimestral, con la presencia de la gente de Renfe España, que nos visita cada tres meses, en donde se analizan todos los problemas que se presentan a diario en el funcionamiento del tren y se revisan las acciones para alcanzar las soluciones que se espera de nuestra intervención.

Por otra parte, durante el tiempo de operación del mantenimiento contamos con personal calificado de EFE, que pertenece al departamento de administración de contratos de la empresa, el que permanentemente revisa los cambios que se hacen, las intervenciones y que se preocupa de que los presupuestos sean cotejados por personal suyo *in situ*, en el momento en que ocurren los hechos.

El señor GARCÍA, don René Manuel (Presidente accidental).- Tiene la palabra el señor Amador Rodríguez.

El señor RODRIGUEZ (don Amador).- Señor Presidente, en relación con otra consulta formulada, referida al incumplimiento de EFE con TMI o de TMI con EFE, quiero señalar que nosotros nunca hemos incumplido el contrato. Hemos hecho todo lo que el contrato establece como parte de nuestras obligaciones, pero aún hay obras que debió ejecutar EFE y que hasta la fecha no se han realizado.

El señor JARAMILLO.- ¿Son relevantes esas obras?

## REDACCIÓN DE SESIONES

46

El señor RODRIGUEZ (don Amador).- Los fosos de revisión en los términos de estaciones mejorarían aún más el servicio. Sin embargo, si usted me pregunta si se trata de obras que deban efectuarse sí o sí, mi respuesta sería negativa.

En cuanto a la consulta relacionada con las multas entre EFE y TMI, hasta la fecha no se han aplicado multas.

En cuanto a si ha habido incumplimientos recíprocos, debo reiterar que el único que se ha producido es el que mencioné.

El señor GARCÍA, don René Manuel (Presidente accidental).- Falta que respondan mi pregunta.

El señor RODRÍGUEZ (don Jesús).- Señor Presidente, usted preguntó cuál sería la disponibilidad del tren al sur.

El señor GARCÍA (Presidente accidental).- Les repito la pregunta concreta.

De su exposición se desprende que hay 98 por ciento de fiabilidad que las máquinas están funcionando perfectamente bien, de manera que si mañana se diera la orden de que las máquinas que ustedes mantienen pudieran recorrer todas las vías de Chile lo podrían hacer, porque están en buenas condiciones.

En consecuencia, quiero que me señalen cuál es la causa por la que no podemos tener trenes hacia el sur. Según su opinión, ¿quién es el culpable?

El señor RODRÍGUEZ (don Jesús).- Señor Presidente, los trenes hoy están operativos y si pudiesen contar con una vía expedita podrían recorrer el largo de la vía completa.

El problema es que la infraestructura existente no permite desarrollar toda la capacidad que tienen los trenes para aprovechar al máximo su explotación. En otras palabras, la vía desde Temuco a Puerto Montt no reúne las condiciones mínimas de operación. Por ejemplo, si el tren está diseñado para andar en ese recorrido a 120 kilómetros por hora, la vía permite sólo acceder a 30 kilómetros por hora. Probablemente, su viabilidad comercial sea discutible.

## REDACCIÓN DE SESIONES

47

El señor GARCÍA, don René Manuel (Presidente accidental).- Entonces, es un problema de líneas; no de máquinas.

Muchas gracias.

El señor JARAMILLO.- En todo caso, nunca estuvo hecha para circular a 120 kilómetros por hora. Se habló de 60 kilómetros por hora, con un máximo de 90.

El señor RODRÍGUEZ (don Amador).- Señor Presidente, hay que diferenciar los tramos de vía: entre Santiago y Chillán el tren circula a 140 kilómetros por hora.

El señor GARCÍA, don René Manuel (Presidente accidental).- Nuestros invitados nos van a dejar copia de su presentación.

Por último, agradecemos su presencia en esta comisión.

Por haber cumplido con su objeto, se levanta la sesión.

*-Se levantó la sesión a las 13.05 horas.*

**CLAUDIO GUZMÁN AHUMADA,  
Redactor  
Jefe de Taquígrafos Comisiones**