

REDACCIÓN DE SESIONES

1

COMISIÓN ESPECIAL INVESTIGADORA DE LA EMPRESA DE FERROCARRILES DEL ESTADO

Sesión 17ª, celebrada en miércoles 10 de octubre de de 2007,
de 11.06 a 13.10 horas.

VERSIÓN TAQUIGRÁFICA

Preside el diputado señor José Pérez.

Asisten la diputada señora Marisol Turrez y los diputados señores Claudio Alvarado, Alfonso De Urresti, Fidel Espinoza, René Manuel García, Enrique Jaramillo, Nicolás Monckeberg, Sergio Ojeda, Carlos Recondo, Jaime Quintana, Gabriel Silber, Jorge Tarud y Gastón Von Mühlenbrock.

Concurren como invitados, en representación de la Empresa de Ferrocarriles del Estado, los señores Edmundo Dupré Echeverría, gerente general, y Rodrigo Asenjo Zegers, fiscal.

TEXTO DEL DEBATE

El señor PÉREZ (Presidente).- En el nombre de Dios y de la Patria, se abre la sesión.

El acta de la sesión 15ª se da por aprobada por no haber sido objeto de observaciones.

El acta de la sesión 16ª queda a disposición de los señores diputados.

El señor Secretario va a dar lectura a la Cuenta.

REDACCIÓN DE SESIONES

2

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

El señor PÉREZ (Presidente).- Tiene la palabra el diputado señor Claudio Alvarado.

El señor ALVARADO.- Señor Presidente, uno de los documentos de la Cuenta corresponde a una nota que nos envió el señor Vicente Domínguez, mediante la cual se excusa de participar de esta sesión a la que había sido invitado en su condición de presidente de la Empresa de Ferrocarriles del Estado, cargo al cual acaba de renunciar, antecedente en el cual funda su decisión de no asistir.

En consideración a que al inicio de su gestión el señor Domínguez había recibido un mandato en orden a tomar medidas de racionalización en Ferrocarriles, creo que deberíamos insistir en la invitación, no obstante que ya no desempeña el cargo, dado que conocer la visión que se formó de la empresa durante el período que le correspondió liderarla puede ser sumamente importante para nuestra investigación, visto desde la perspectiva del estado en que la recibió, los análisis de diagnóstico que se realizaron durante ese período y, fundamentalmente, de las propuestas de futuro de la viabilidad de Ferrocarriles.

En consecuencia, se trata de un testimonio que esta Comisión no puede dejar de lado.

Me gustaría que se sometiera a acuerdo, no obstante ya no ser presidente de Ferrocarriles, la solicitud de invitarlo, a fin de que pueda aportar su experiencia y conocimientos. Además, esa reunión servirá para que nos indique el propósito que motivó su gestión, junto con conocer los detalles de su salida, la cual a muchos nos ha sorprendido, ya que ésta aparece con bastantes contradicciones en los medios de comunicación.

REDACCIÓN DE SESIONES

3

Desde el punto de vista del futuro de Ferrocarriles, considero que se trata de una opinión muy importante.

Por lo tanto, me gustaría que la Comisión insistiera en esta invitación.

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

El señor JARAMILLO.- Señor Presidente, respecto de la Cuenta, he escuchado que hay un compendio de respuestas de la empresa; también un número interesante e importante de consultas que no se han respondido por la empresa. Mi consulta es a qué tiempo corresponden las que no están con respuesta. ¿Hay alguna respuesta más puntual de porqué no se respondió?

El señor ÁLVAREZ (Secretario).- No está especificado, señor Presidente.

El señor JARAMILLO.- Pero también son de la época anterior, que se responden.

El señor PÉREZ (Presidente).- Tiene la palabra el diputado señor René Manuel García.

El señor GARCÍA (don René Manuel).- Señor Presidente, por su intermedio, me gustaría ahondar un poco más respecto de lo que dice el diputado señor Alvarado sobre don Vicente Domínguez.

Si como ex presidente de una empresa pública se negara a venir porque ha renunciado a su trabajo, ¿cabría citar lo de conformidad con el artículo 49 -quisiera que el señor Secretario lo confirmara-, en cuyo caso tendría que concurrir?

Tenemos interés en esta investigación, no porque se trate del señor Vicente Domínguez, ni porque se haya ido ni

REDACCIÓN DE SESIONES

4

mucho menos. Estamos convencidos de que resulta muy fácil que cuando un funcionario público tiene que venir a dar cuenta, éste renuncia y se desliga del problema.

Hay un período que nos parece importante, sobre todo la administración de la crisis por el señor Vicente Domínguez; nos interesa que se aclare bien cuál es el futuro, por qué la deuda va muy abultada.

Tenemos una serie de interrogantes que queremos aclarar como comisión investigadora, no en contra del señor Domínguez, quien es la cabeza visible de Ferrocarriles durante estos nueve meses.

Por lo tanto, nos gustaría que concurriera a la Comisión.

Pido que el señor Secretario nos aclare si el señor Domínguez puede excusarse de venir, o la situación podría caber dentro del artículo 49 ó 50 -no lo recuerdo-.

El señor PÉREZ (Presidente).- Tiene la palabra el señor Secretario.

El señor ÁLVAREZ (Secretario).- Señor Presidente, efectivamente se podría citar al señor Domínguez, pero él no tiene la obligación de comparecer. Incluso, podría entregar su opinión por escrito.

El señor PÉREZ (Presidente).- Tiene la palabra el diputado señor Sergio Ojeda.

El señor OJEDA.- Señor Presidente, me iba a referir a lo mismo: no tiene obligación de concurrir. Pero, la Comisión no tendría inconveniente en solicitarle que concurra como un acto de deferencia. A lo mejor, él ha estimado que como no tiene ninguna obligación, ni le liga ningún tipo de obligación, no debería asistir. Pero, por la importancia de sus declaraciones, podríamos invitarlo, con el objeto de que

REDACCIÓN DE SESIONES

5

nos proporcione los antecedentes que necesitamos. Pero debemos hacerlo como corresponde, es decir, sin ningún tipo de medida coercitiva, como un acto de deferencia y de colaboración.

El señor PÉREZ (Presidente).- Señores diputados, todas las invitaciones se han cursado en la forma que corresponde y ésta se hará también como procede. Invitándolo para conversar porque, incluso, sería bueno para él mismo.

Ha salido voluntariamente, ha dado un ejemplo a muchos funcionarios que continúan en Ferrocarriles. Creo que no tiene ningún inconveniente en colaborar, en entregarnos alguna información que interese a la Comisión.

¿Habría acuerdo para cursarle la invitación en los términos que ha planteado la Comisión?

Acordado.

A la presente sesión concurren como invitados el señor gerente general de la empresa de Ferrocarriles, señor Edmundo Dupré y el fiscal señor Rodrigo Asenjo.

-Ingresan los invitados a la Sala de la Comisión.

El señor PÉREZ (Presidente).- Damos la bienvenida al gerente general y al fiscal, ambos en ejercicio, de la Empresa Ferrocarriles del Estado.

Vamos a iniciar la sesión ofreciendo la palabra a los señores diputados para que hagan preguntas precisas. Asimismo, les vamos a pedir a nuestros invitados que sean muy concretos en sus respuestas porque tenemos tiempo limitado.

Tiene la palabra el diputado Claudio Alvarado.

El señor ALVARADO.- Señor Presidente, por su intermedio, quisiera hacer algunas consultas a nuestros invitados, principalmente en dos órdenes de materias.

REDACCIÓN DE SESIONES

6

En primer lugar, al señor gerente general, solicitarle que nos haga un pequeño diagnóstico en términos centrales y fundamentales del estado en que recibió la compañía cuando asumió sus funciones, desde el punto de vista económico, financiero, operacional y la relación de compromiso de deuda de corto, mediano y largo plazo de Ferrocarriles.

Esa deuda, de acuerdo con la información que tiene la Comisión, asciende a mil millones de dólares, con compromisos hasta el 2030, con bonos con el aval del Estado, compromisos directos con proveedores y directos con el sistema financiero.

Asimismo, me gustaría saber a qué atribuye, de acuerdo con el análisis interno, el fracaso de la gestión de ferrocarriles, no obstante la importante inyección de recursos que se hizo para el plan trienal 2003-2005.

En relación con los controles de la empresa, quiero consultarle al señor fiscal cuál es la situación actual respecto de los informes de Contraloría que determinaron una serie de irregularidades, incluso, eventuales delitos que se están tramitando en el Ministerio Público.

¿Cuál es la cantidad de sumarios y el nivel jerárquico de los funcionarios que están involucrados?

¿Cuál es el estado actual de esas situaciones?

¿Visualiza usted más situaciones de carácter judicial producto de las irregularidades o eventuales delitos cometidos por ejecutivos o personas de gestiones anteriores?

¿Tiene alguna visión o aproximación acerca de las materias que está colaborando EFE con el señor ministro en visita? Allí hay dedicación exclusiva por parte del Tribunal, 23 cuadernos abiertos que desconocemos y en los que están trabajando peritos de las policías.

REDACCIÓN DE SESIONES

7

Algo que dice relación con el señor Domínguez. Hemos solicitado hace ya bastantes sesiones los informes del Banco Mundial, de la Universidad Católica y del comité de expertos que el SEP en su oportunidad determinó que hiciera un trabajo respecto de la situación futura de EFE. El año pasado, en la discusión presupuestaria, precisamente, en el mes de octubre, solicitamos una serie de informaciones a través del Presidente de la época, el señor Guillermo Díaz. Hasta el día de hoy, en la Comisión mixta de presupuestos no se ha recibido nada. Esas solicitudes apuntaban a la situación de crisis de EFE, los programas de inversión del plan trienal y a las evaluaciones del mismo. Hoy, eso pasa a ser historia porque el estado caótico actual de EFE lo conocemos todos. Prácticamente, es un estado de quiebra. Es fundamental que usted nos pueda entregar algún antecedente respecto al diagnóstico del trabajo del Banco Mundial, la Universidad Católica y del comité de expertos. En eso se basa la proyección futura de EFE. Seguimos hablando y escuchando de que el tren puede regresar en gloria y majestad y recorrer las estaciones del país. Pero, con una deuda de mil cien millones de dólares, con pasivos de corto plazo que el sistema financiero no reprograma por falta de generación de ingresos, salvo, que sea con el aval del Estado, hace que eso sea, prácticamente, una ilusión.

Cuando evacuemos el informe final, no sólo tenemos que referirnos a los puntos que dicen relación con lo que sucedió, sino que también con lo que viene y que interesa a gran parte del país.

Respecto de lo que sucedió, de acuerdo a la visión que ustedes tienen durante su gestión, ¿a qué obedece el descalabro que, realmente, es un numerito de marca mayor y que ha significado para todos los chilenos una gran pérdida de recursos?

El señor PÉREZ (Presidente).- Gracias diputado.

REDACCIÓN DE SESIONES

8

Tiene la palabra el diputado Enrique Jaramillo.

El señor JARAMILLO.- Señor Presidente, mis saludos a don Edmundo y a don Rodrigo.

Hemos tenido la suerte de haber conversado del ferrocarril en la invitación llevada a cabo por la bancada ferroviaria. Nos da la impresión de que podemos llegar a puerto con el Gobierno y la dirección que ustedes deben darle al ferrocarril de Chile. Eso es lo que todo Chile espera.

Estamos concientes de que el presupuesto para el 2008 es prácticamente nada, sólo para salvar algunas deudas o compromisos que tiene la empresa. Está condicionado a la existencia de un plan serio de reestructuración de la empresa, siempre que contemple la prestación del servicio de transporte de pasajeros de Chillán al sur, como se planteó al diseñarse el plan trienal cuestionado. Ese es un tema que a los que nos interesa que el tren de Santiago a Puerto Montt continúe en buena forma. En tal sentido, esperamos revertir lo que significa el presupuesto. No se trata de subirlo, sino que insinuar que debe haber un presupuesto diferente al que se está planteando hoy, porque con ello no vamos a lograr absolutamente nada, en el sentido de mejorar la calidad del servicio, la empresa y los déficit pertinentes.

Dentro del plan trienal 2003-2005 entiendo que se han planteado fuertes inversiones a fin de mejorar la infraestructura y así prestar mejores servicios en vista de consolidar a Ferrocarriles en el transporte de pasajeros; sin embargo, vemos que las inversiones no se realizaron o se realizaron mal.

Como no hubo continuidad para el plan que se había fijado anteriormente, está claro que la responsabilidad tiene que ver con la renuncia del ex presidente del directorio, don Vicente Domínguez. ¿Hay futuro en los planes? ¿Se van a tomar en cuenta los estudios que dieron luz a los planes trienales?

REDACCIÓN DE SESIONES

9

Pregunto esto porque ese es en el fondo la base de la continuidad y futuro de la empresa.

En términos simples, ustedes como administradores de la actual empresa, ¿respaldan las aseveraciones de los ex administradores, en el sentido de que no hubo irregularidades? Si no fuera así, ¿qué irregularidades en la negociación, suscripción y ejecución de los contratos han detectado?

¿Sobre quiénes recaería esta responsabilidad y qué acciones ha ejercido la empresa al respecto? Mi consulta nace de lo que declaró aquí don Guillermo Díaz en sesiones pasadas. También nos preocupa el caso de los contratos Cpif, adjudicados a Biovías y la situación de los créditos incobrables, especialmente, en relación al remate del Almacén Santiago.

En la actual administración, ¿se ha continuado con el programa de enajenación de activos iniciado en el plan trienal 2003-2005?

En relación al arriendo de las oficinas de Plaza Constitución, entregado como antecedente por los señores Rojas y Díaz, que han cuestionado la justificación de continuar con dicho contrato, ¿qué se ha hecho o se prevé hacer para terminar o continuar con esto?

Según declaraciones del señor Asenjo, se efectuaría una revisión de los contratos que con diversas empresas ha suscrito EFE. ¿Se ha llevado a cabo dicha revisión y en qué términos?

Tengo interés en la relación con Temoinsa, empresa que sigue efectuando cobros por el mantenimiento de los trenes que cubren el trayecto Santiago-Temuco, servicio que actualmente se encuentra suspendido y que, por tanto, no genera desgaste de material rodante ni necesidad de mantenimiento en los términos que originalmente fue concebido

REDACCIÓN DE SESIONES

10

el contrato. Al respecto, ¿qué otros contratos se plantea renegociar, si es que se están renegociando, y cuál es la viabilidad real de que las empresas acepten los nuevos términos ofrecidos por ustedes como EFE, considerando que de no mediar la voluntad de ambas partes, es imposible una modificación contractual?

¿Se considera actualmente la disminución de la frecuencia en este proyecto, fundamentalmente debido a que existe la suspensión de varios servicios, incluso de largo recorrido, como el servicio Victoria-Puerto Montt?

¿Cómo es posible que EFE incremente cada vez más sus pasivos, teniendo paralizados servicios que podrían alivianar la carga? ¿Cómo es posible que el señor Rojas diga que ante la imposibilidad de alcanzar resultados positivos, esto sea insostenible, fundamentalmente porque las deudas se incrementaban día a día, superando toda proyección?

¿No se pudo trasladar estos costos en beneficio en vez de perjuicio?

¿Qué contempla el nuevo Plan Trienal y el proyecto presentado -suponiendo que tengamos plan trienal- al Ejecutivo? Al parecer, eso fue el detonante de la renuncia de don Vicente Domínguez a la presidencia del directorio. ¿Cuáles son los costos que el país debe pagar para asumir una reestructuración de la Empresa y la reposición del servicio ferroviario en los términos comprometidos por las administraciones anteriores?

El señor PÉREZ (Presidente).- Tiene la palabra el diputado señor De Urresti.

El señor DE URRESTI.- Señor Presidente, sería fundamental para abrir el marco de la discusión y para que sea fructífera esta sesión que el señor Dupré nos pueda aclarar, hacer un planteamiento a la Comisión de cómo se realizaron las inversiones de los 1.100 ó 1.140 millones de

REDACCIÓN DE SESIONES

11

dólares. Creo que es muy importante tener una referencia de qué manera se invirtieron; están en activos, en durmientes, en mejoramiento de vías, en adquisición de material rodante, en mejoramiento de electrificación. ¿Qué ocurre con eso? ¿En qué condiciones están? ¿Dónde se invirtieron? Eso nos permite despejar y saber cuál es el monto de las inversiones que claramente las hemos investigado y escuchado en la Comisión que no fueron bien efectuados. Hemos puesto el acento en la adquisición de los famosos trenes del servicio Victoria-Puerto Montt. Por lo tanto, pido al señor gerente nos pudiera informar, en su calidad de ingeniero, cuál es el destino de esa inversión. Repito, creo que es fundamental para dar un marco, una visión de cuál es el estado de la empresa y, sobre todo, qué ocurrió con la gran inyección de recursos que se hizo en su oportunidad.

En segundo lugar, ¿cuál es el estado actual, desde el punto de vista jurídico -sé que hoy la fiscalía de la empresa ha ejercido control- de los juicios, de las distintas causas que están abiertas? ¿Hay sujetos formalizados o sometidos a proceso, según corresponda? ¿Cuál es el monto por el cual se les investiga? ¿Cuál fue la maraña interna que logró o permitió cometer esos ilícitos? ¿Cuál es la visión jurídica, desde el punto de vista de la fiscalía, de cómo se interviene o trabaja dentro de la empresa para dilucidar y buscar responsabilidades? En eso, el fiscal tiene el apoyo de esta Comisión para que se sancione a los responsables e inescrupulosos que robaron o que cometieron ilícitos.

En tercer lugar, desde el punto de vista de la administración y de la gestión, ¿cuáles son las mejoras y perspectivas de desarrollo que plantea la empresa con el diagnóstico que tienen para mejorar una nueva gestión? Es bueno hacer una declaración de intenciones aquí.

Como parlamentarios del Partido Socialista creemos en una empresa pública eficiente, no creemos en una empresa

REDACCIÓN DE SESIONES

12

desmejorada, sino en la reposición de una empresa que, con estándares de calidad y fiscalización, permita reponer el servicio ferroviario, especialmente en la zona Sur.

Entonces, ¿cuáles son las mejoras? ¿Cuál es el plan estratégico que ustedes tienen para poder trabajarlo? ¿Cuál es el diagnóstico? ¿Cuál es la perspectiva con la que ustedes están trabajando?

El señor PÉREZ (Presidente).- Tiene la palabra el señor García.

El señor GARCÍA.- Señor Presidente, a la luz de los antecedentes que hemos visto en la comisión, éste es el típico ejemplo de que la plata sobra y la gestión es pésima.

Estamos viéndolo claramente. O sea, plata no ha faltado nunca. Hay 1.140 millones de dólares, ahora hay 1.000 de endeudamiento y ahora están pidiendo 200 millones más. Entonces, señor Presidente, lo que expresaban los otros diputados es cierto.

Hemos visto -y no hay que ser mago para darse cuenta- una pésima gestión administrativa, pésima, porque han dilapidado los dineros. Por eso, señores Asenjo y Dupré, me gustaría que nos dijeran cuáles son las empresas que licitaron las diferentes obras, en cuánto las licitaron y en cuánto terminaron esos contratos.

Señor Presidente, en el presupuesto se han dispuesto 200 millones de dólares más para Ferrocarriles. Hemos oído a parlamentarios que dicen que van a condicionar la aprobación de estos 200 millones de dólares y ustedes, señores Asenjo y Dupré también lo han escuchado.

Pero, la verdad, es que esto no tiene ninguna importancia lo que voten los parlamentarios porque todos sabemos que igual tienen ya los 200 millones de dólares en la

REDACCIÓN DE SESIONES

13

cartera, ya que si se rechaza el presupuesto prevalece quien manda: Su Excelencia la Presidenta de la República.

O sea, esos 200 millones de dólares ya los tienen en la cartera.

¿En qué los van a ocupar? ¿Para qué los necesitan?

¿A qué se debe que los trenes no corran al sur si gastamos la plata en las líneas, si tenemos todo para que funcionen? ¿Están las líneas y las locomotoras en mal estado? Díganos que sucede. Unos dicen una cosa, otros dicen otra. Eso nos tiene absolutamente confundidos. Es una cantidad de plata enorme.

¿Qué piensan hacer con Ferrocarriles? ¿Lo van a hacer funcionar? ¿Lo van a vender? Fíjense que es curioso, teníamos ferrocarriles de carga y ferrocarriles de pasajeros. Los de carga se vendieron y no han tenido ningún problema. Ustedes pusieron la infraestructura, las obras de arte, todo se puso a disposición.

Ahí tenemos un claro ejemplo de que una empresa que se vendió sigue funcionando con los mismos trenes, trenes viejos, pero no para. Ahí están las cargas y vemos los trenes como pasan todos los días y si esos trenes pueden andar en estas vías, ¿por qué los de pasajeros no andan? La pregunta es tan simple como ésa.

Se arreglaron las vías, se compraron durmientes, se mandaron varios cientos de millones de dólares y los trenes no corren.

Respecto de los gastos de las estaciones, lo mismo.

Me gustaría que con toda franqueza y sin mirar a quien está defendiendo, ¿usted cree derechamente que la administración de los recursos fue de lo mejor o fue "a la chuña"?

REDACCIÓN DE SESIONES

14

También quiero, señores Asenjo y Dupré, felicitarlos por la valentía de seguir en Ferrocarriles, pero esa valentía, ¿a qué se debe? ¿Tienen un plan a futuro o están tratando de tapar algún hoyo? Queremos saberlo porque es incomprensible que una empresa que no genera, pague a su gente. ¿Cómo pagan sus sueldos? ¿Con la caja chica? ¿Con qué? ¿Cuántas personas tienen a su cargo ustedes?

El señor DUPRÉ.- Tenemos 1.400 personas.

El señor GARCÍA.- 1.400 personas.

Son alrededor de 300 a 500 millones de pesos al mes. ¿Cómo pagan los sueldos si no generan nada? ¿Son Mandrake el mago? ¿El ministro de Economía o de Hacienda, acaso? Me resulta inexplicable que una empresa quebrada siga pagando a la gente.

Se habla de 1.000 millones de deuda. Es decir, en el plan trienal se gastaron los 1.140 millones de dólares más 1.000 millones de deuda a 30 años. O sea, estamos hablando de 2.300 millones más o menos. Es preocupante lo que está pasando.

Creo que si metieron los puros pies, que se reconozca y que se diga. Aquí hay una mala administración, cómo podemos ayudarlos, porque la Comisión Investigadora puede incentivar recursos. Les aseguro que todos los diputados están interesados en que el tren siga funcionando y se gestionen todos los recursos necesarios para ello.

A su juicio, ¿cuánto se necesita para que esto funcione? ¿Qué no ha funcionado? ¿Las líneas? ¿Las locomotoras? Le pregunto todo esto, porque cuando vinieron a esta Comisión los representantes de Temoinsa para informarnos al respecto, nos dijeron: si mañana Ferrocarriles nos da la orden de sacar los trenes que tenemos en el taller, salen los trenes, pues están en perfectas condiciones. Entonces, ésa es la duda que tenemos. ¿Qué está fallando? Díganos con

REDACCIÓN DE SESIONES

15

franqueza qué pasó. Háganse un mea culpa y díganos: "esto fue lo que pasó". No cuesta nada, porque, al final, igual vamos a invitar al señor contralor para que nos aclare los puntos, pero igual quedarán las dudas en los parlamentarios y en la gente que nos está escuchando.

Reitero, quiero mucha franqueza en la respuesta que esperamos, sea del fiscal o del gerente, y que nos diga realmente la verdad sobre qué pasó con los dineros.

El señor PÉREZ (Presidente).- Tiene la palabra el diputado señor Ojeda.

El señor OJEDA.- Señor Presidente, a estas alturas, prácticamente todas las preguntas son coincidentes y habría muy poco que agregar. Sin embargo, quiero acentuar el sentimiento de quienes integramos esta Comisión, en el sentido de que estamos investigando qué sucedió en Ferrocarriles con relación a todas las irregularidades, determinar las responsabilidades correspondientes y, de esa forma, corregir las irregularidades que pudieron haber existido. Ojalá, no se hayan metido las manos, sino los pies, como dice el diputado señor René Manuel García. En ese sentido, a lo mejor, podremos sacar grandes experiencias respecto de esta lamentable situación que investigamos. No puede ser que después de tantas ilusiones y de tantas motivaciones que tuvimos para respaldar el plan trienal de Ferrocarriles, hoy estemos frente a una situación tan negativa: que se comente que se robaron las platas, que hubo estafas y una serie de cosas. Es muy doloroso para quienes integramos esta Comisión escuchar ese tipo de comentarios.

Usted, ha recibido todo el producto de la nefasta administración anterior. ¿Dónde están los 1.140 millones de dólares? Don Patricio Rojas señaló aquí que esa cantidad de dinero se invirtió en obras, respaldo físico de vías, de sistema de comunicación, de sistemas de electrificación, de sistemas de control de trenes, estaciones y de elementos de

REDACCIÓN DE SESIONES

16

seguridad que se cumplieron en tiempo y en montos. Nos interesaría saber las equivalencias y los gastos por ítem para saber en detalle todo lo que se invirtió.

Quiero saber qué pasó. ¿Hubo una mala inversión? ¿Hubo un mal enfoque respecto de lo que era aplicar el plan trienal? ¿Alguien se quedó con los dineros?

Además, me gustaría saber si usted está de acuerdo con la opinión que dio don Patricio Rojas, quien señaló en esta Comisión que el modelo de negocios con la empresa, diseñado por la ley en 1993, no da para más, que está agotado y no se puede continuar de esa manera. ¿Cuál es la interpretación que usted le da a eso? Porque decir que el modelo de negocio está agotado, me imagino que significa que se va a emprender un nuevo modelo. Incluso, aquí se habló de la privatización y de todas esas cosas.

Ahora, ¿cómo está en la actualidad EFE? Hay versiones contradictorias. No sabemos en qué situación real se encuentra. ¿Está funcionando normalmente? ¿Cuál es la continuidad que tiene en sus movimientos? ¿Cuáles son las posibilidades de reestablecer a Ferrocarriles, como lo hemos soñado, y de modernizarlo hacia el futuro? ¿Los fondos que se están solicitando son los suficientes o sólo son soluciones de parche para paliar en parte la situación y después seguir cojeando, como hoy se está haciendo?

Se ha hablado aquí de disminuir el personal y de alentar la salida de los funcionarios con ciertos beneficios. Si se tiene en carpeta el proyecto de disminuir el personal, ¿qué va a pasar con Ferrocarriles? ¿Se quiere disminuir la dimensión de la empresa? ¿Qué va a pasar con el ferrocarril de Victoria al sur?

Hemos solicitado información respecto del patrimonio de Ferrocarriles, de sus bienes, con el objeto de saber lo que pasa con la empresa, porque en distintas

REDACCIÓN DE SESIONES

17

regiones y provincias hay bienes que no sabemos si son de su dominio, se han traspasado o están abandonados. Por lo menos, en la ciudad de Osorno está el ramal de Osorno a Rupanco y no sabemos de quién es el dominio. Esa franja está tan abandonada, que no se distingue si es o no un camino. Incluso, se podría aprovechar para hacer un camino, una carretera, que fuera otra alternativa de conexión para Osorno.

El señor PÉREZ (Presidente).- Tiene la palabra el diputado Fidel Espinoza.

El señor ESPINOZA (don Fidel).- Señor Presidente, como lo dijo el diputado Ojeda y otros parlamentarios que han intervenido con anterioridad, el tenor de las preguntas que se le han planteado a los señores Dupré y Asenjo son similares. No obstante me gustaría conocer cuál es la predisposición, tanto del gerente general de la empresa como del señor Asenjo, respecto de la viabilidad y la posición que ellos tienen de la restitución de un servicio en el que se invirtieron millones de pesos, como es el de Victoria a Puerto Montt, que es la gran preocupación que tenemos los parlamentarios que somos de esa zona y que recibimos continuamente los reclamos de la ciudadanía. Inauguramos servicios y hoy las estaciones están desocupadas, por lo que existe gran incertidumbre ciudadana respecto de lo que va a acontecer. Sin lugar a dudas, tenemos claridad de que al interior de la propia empresa, como dentro del sistema de empresas públicas, hay personas que les interesaría enormemente la privatización, cosa a lo que muchos de nosotros nos oponemos tajantemente.

Reitero, quiero conocer la posición del gerente general respecto de este tema. ¿La petición de recursos en el presupuesto del 2008 contempla, en el corto plazo, reponer los servicios que la ciudadanía está esperando?

REDACCIÓN DE SESIONES

18

En tercer lugar, tal como dijo el diputado García, hacer llegar a la Comisión los resultados estadísticos de las licitaciones, por cuanto algunos estimamos que allí podría existir algún antecedente que demostraría el hoyo financiero de la empresa.

Por último, señor Presidente, que el señor Dupré nos diga si está en conocimiento de ello, por cuanto mucho se ha hablado aquí y en los medios de comunicación sobre el hoyo financiero, no sólo respecto del tramo Victoria-Puerto Montt, sino también en Merval, en Biovías, en fin, donde fueron contratados estudios que determinaron flujos de pasajeros que, en definitiva, no se concretaron.

Por ejemplo, en el caso de Merval, los estudios contratados por EFE estimaron un flujo de 20 millones de pasajeros al año, pero sólo se movilizaron 7 millones y medio. En consecuencia, tales elementos hacen ver que allí existe un déficit grande.

Usted, como gerente general, ¿estaba al tanto de lo que ocurría con el tren al sur?

En definitiva, en el marco de la lógica pura, uno se puede dar cuenta, por ejemplo, de que aparte de haberse comprado trenes que catalogamos de chatarra, por cuanto a los dos meses ya presentaban deficiencias, se cometieron negligencias graves, al menos en cuanto a su operatividad, como en el caso de Osorno-Puerto Montt. En dicho tramo, diariamente se desplazan más de mil quinientas personas que, desde Osorno, van a trabajar a Puerto Montt, sin incluir las que se movilizan desde las comunas vecinas a Osorno, como Río Negro, Purránque, Frutillar, Llanquihue y Puerto Varas.

¿Usted sabía que los horarios de los servicios eran, de todo punto de vista, ilógicos?

No me explico que una empresa que quiere lograr recursos económicos mediante este servicio coloque trenes a

REDACCIÓN DE SESIONES

19

las 11.00 horas de la mañana, desde Osorno a Puerto Montt, y a las 16.00 horas de la tarde, desde Puerto Montt a Osorno y demás recorridos anexos. Tal vez en el verano esto pueda funcionar, cuando hay un alto flujo de turistas, pero en el día a día no es de lógica pura, pues hay más de mil personas que pelean por el pasaje, que tienen que ir de pie en los buses, a las 07.00 horas de la mañana, para llegar a trabajar a Puerto Montt.

Entonces, ¿no era de lógica haber instaurado horarios adecuados a los trabajadores de nuestra región, quienes, sin duda, hubieran utilizado el tren, por cuanto hoy se movilizan en condiciones deplorables hacia sus fuentes laborales? ¿Usted estaba en conocimiento de esto y de que tales decisiones adoptadas por el señor Ajenjo condujeron hacia esta situación crítica?

El señor JARAMILLO (Presidente accidental).- Diputado Espinoza, a pesar de su posición, debo decirle que el tren de Victoria a Puerto Montt iba repleto. A pesar de los horarios ilógicos, tenía público.

El señor ESPINOZA.- ¡Porque empezó a funcionar en los meses de verano, señor Presidente!

El señor JARAMILLO (Presidente accidental).- Exactamente, pero es lo que pude comprobar.

Respecto de lo que señaló el diputado García sobre los 200 millones de dólares que dice tiene el presupuesto del 2008 para transporte ferroviario, en este caso la empresa, como miembro de la Comisión de Presupuestos debo decir que eso no se ha aprobado. Incluso, existen intenciones de rebajarlo. No es que esté establecido "aquí están los 200 millones de dólares para el pago de compromisos", sino que eso se tiene que estudiar.

Dejo esto al señor Secretario, como antecedente para la Comisión. Además, habiendo miembros de la Comisión Mixta

REDACCIÓN DE SESIONES

20

de Presupuestos aquí presentes, no podemos aceptar que se diga que ya se concretaron los 200 millones de dólares para pagar deudas, sino que, por el contrario, debemos estudiar eso. Podemos rebajar el monto y, en su momento, el Ejecutivo podrá aumentarlo

Tiene la palabra el diputado señor Nicolás Monckeberg.

El señor MONCKEBERG (don Nicolás).- Señor Presidente, tengo varias preguntas bien precisas y les pediría a los invitados que ojalá pudieran responderlas todas, en el entendido de que el tiempo es escaso.

En primer lugar, quiero hacer algunas consultas al fiscal de la Empresa.

Primero, cuando ustedes asumen, entiendo que el gerente general afirmó al diario La Segunda, que en la empresa -no hago la cita textual, sino más bien señalo la idea de lo que ahí se expresó- encontraron que los controles no operaban, no funcionaban internamente.

Me gustaría saber si el fiscal corroboró con posterioridad si efectivamente hay falencias graves en los controles, como se dijo al comienzo de la gestión, y de qué forma las han ido mejorando.

Segundo, hemos pedido variada información, que ustedes nos han ido entregando, sobre los negocios o las relaciones comerciales entre el ex presidente del directorio de EFE y ciertas empresas particulares relacionadas con él. Al mismo tiempo, le hemos pedido a la Empresa, de acuerdo con lo que exigen la ley de Mercado de Valores y la ley orgánica de EFE, que nos envíe las actas donde aparentemente él habría pedido autorización y, supuestamente, se habría inhabilitado para aprobar esos contratos.

REDACCIÓN DE SESIONES

21

Ello no aparece estipulado en ninguna de las actas que ustedes nos entregaron.

Por lo tanto, pregunto al fiscal su opinión sobre el hecho: si le parece irregular, si ustedes estaban enterados de ello antes de que saliera a la luz en esta Comisión, si se hizo alguna denuncia sobre el particular a la Superintendencia o si ella ha iniciado alguna investigación, sumario o acción respecto de esa aparente negociación incompatible. Me refiero particularmente a la efectuada en forma directa con el diario Siete y con la radio Cooperativa, no a la que se hizo a través de la Bbdo.

Tercero, me gustaría que el señor fiscal nos pudiera detallar, dentro de sus posibilidades -porque entiendo que mucha información podría estar en el sistema antiguo bajo sumario-, en particular qué denuncias de delitos han llevado a la justicia, ya sea en el nuevo o en el antiguo procedimiento, y qué colaboración han recibido al respecto de parte del Sistema de Empresas Públicas, toda vez que su presidente, don Patricio Rojas, señaló que básicamente eran ellos los que encabezaban la entrega de la información de esas irregularidades a los tribunales y no la empresa. Entiendo que eso puede hacer un matiz de diferencia, pero me interesa saber su opinión al respecto.

En segundo lugar, quiero consultar al señor gerente general lo siguiente:

Primero, ¿está usted en conocimiento de que gastos efectuados dentro del Plan Trienal se efectuaron sin la autorización del Ministerio de Hacienda y sin los RS del Mideplan, lo que, por tanto, desde mi punto de vista, serían claramente irregulares?

Segundo, ¿es efectivo lo que señaló el diario La Tercera hace cinco días en cuanto a que, estando presentes usted y el director de Presupuestos, don Patricio Rojas

REDACCIÓN DE SESIONES

22

habría recomendado a los ejecutivos de EFE que se filtrara la información que les requería la Cámara de Diputados a través de sus distintas instancias respecto de la situación de Ferrocarriles del Estado?

Tercero, ¿es cierto que el informe del Banco Mundial, sobre el cual solamente hemos sabido ciertas reseñas, ustedes hasta la fecha todavía no lo han podido leer en su totalidad y que solamente habrían conocido ciertas ideas o reseñas del mismo? ¿Es posible que nos digan qué saben sobre el informe del Banco Mundial?

En cuarto lugar, ¿qué opinión le merece a usted, como gerente general de la empresa, la cantidad de deudas incobrables existentes al final del período 2005 y qué lo llevó a provisionarlas masivamente al día siguiente? En su opinión, ¿este es un hecho regular, normal o está dentro de la esfera de lo irregular o, incluso, de lo ilegal eventualmente?

En quinto lugar, a su juicio, ¿fue una buena decisión arrendar las oficinas donde actualmente se encuentran ustedes? ¿Cuáles fueron los montos pagados por esos arriendos, especialmente aquellos por la remodelación de esas dependencias? ¿Son montos prudentes o elevados?

En sexto lugar, según los antecedentes que ha recibido esta Comisión, ¿le parece a usted que muchas de las inauguraciones de estaciones y recorridos de trenes que se efectuaron en el segundo semestre de 2005 fueron apresuradas y anticipadas respecto de lo que debió haber sido? Más allá de la decisión de fondo, ¿cree que los recorridos se inauguraron antes de tiempo? ¿Estaba todo preparado para que eso hubiese comenzado a operar?

En séptimo lugar, ¿qué opinión le merecen las dos aseveraciones que hizo aquí el ex presidente de Ferrocarriles del Estado sobre el tema de fondo? Él señaló que la situación

REDACCIÓN DE SESIONES

23

financiera actual de la empresa era responsabilidad del actual gobierno, toda vez que paralizó las inversiones y la operación de las empresas, por lo tanto ningún plan paralizado bruscamente podía dar frutos. Asimismo, él señaló que su gestión fue exitosa en términos generales, toda vez que devolvió los trenes a Chile.

Por último, ¿qué opinión le merece la inversión de aproximadamente 3 mil millones de pesos realizada en los "Talleres Siglo XXI"? ¿Ha observado en esa inversión algún atisbo de anormalidad o irregularidad?

El señor PÉREZ (Presidente).- ¿Habría acuerdo para prorrogar la sesión en, a lo menos, media hora?

Acordado.

Tiene la palabra el diputado Gastón Von Mühlenbrock.

El señor MÜHLENBROCK.- Señor Presidente, por su intermedio, deseo consultar al gerente general cómo llegó a prestar servicios a la empresa EFE y si ello fue por designación política, por un *head hunter* o por cualquier otro medio. A su juicio, ¿el escáner que usted definió y que se está haciendo a todos los servicios de EFE es la medida adecuada para paliar los efectos del desastre financiero de la compañía? ¿Cómo se puede explicar que antes de realizar ese escáner se haya puesto en marcha un proyecto que no funciona?

Asimismo, las cifras de demanda de pasajeros realizadas por las consultoras Stear Davies y Fernández & De Cea para Merval y Biovías que analizamos con el presidente del SEP en la sesión pasada se cayeron por sobre el 50 por ciento en base a las estimaciones. Entonces, ¿de qué estimaciones de demanda estamos hablando? ¿Qué ocurrió al interior de EFE, dado que esos mismos consultores hicieron la proyección del Transantiago? ¿Hay errores de esa magnitud?

REDACCIÓN DE SESIONES

24

Muchas de las empresas consultoras mencionadas nunca antes las había escuchado nombrar y, en el caso de Ferrocarriles, estamos hablando de cifras millonarias por este concepto. ¿Cuál es su opinión al respecto? Reitero, desde el punto de vista de evaluación de proyectos tan emblemáticos, nunca había escuchado nombrar a estas empresas consultoras.

¿Descarta de plano que los automotores TLD para el tramo Victoria-Puerto Montt hayan llegado a Chile como trenes refundidos como se ha dicho aquí?

Usted declaró ante la Comisión de Transportes del Senado que los trenes Renfe para el tramo Victoria-Puerto Montt presentaron fallas debido a problemas de mantenimiento del personal de EFE. ¿Ese personal contaba con el adecuado conocimiento técnico para practicar los arreglos y reparaciones correspondientes a los automotores TLD?

¿Qué objetivo tuvo la construcción de la maestranza Siglo XXI, contigua a la maestranza San Eugenio, que hoy se encuentra en total y completo abandono, y que costó más de 2 mil millones de pesos?

¿A qué se debe tanta improvisación? ¿Se trata de un tema electoral, de incompetencia, de los directores o falta de capacitación del personal para mantener los trenes Renfe?

¿El único destino de EFE es la quiebra, considerando el estado actual en que se encuentra? ¿Qué salida ve para EFE?

A su juicio, ¿la reestructuración de EFE involucra una reducción del personal de la empresa cuando se ha ido disminuyendo cada vez más el personal?

Ahora quiero preguntarle al fiscal cómo llegó a prestar servicios a la empresa. ¿Recibió una invitación, llegó a través de un *head hunter* u otro mecanismo?

REDACCIÓN DE SESIONES

25

Como abogado y fiscal de EFE, ¿qué medidas inmediatas ha adoptado para colaborar con la investigación de la empresa por parte de la Contraloría General de la República, el Ministerio Público y la Comisión Investigadora de la Cámara de Diputados?

¿Se ha encargado por parte de la fiscalía de EFE o de la propia empresa la asesoría de estudios jurídicos en juicios actuales o futuros, a objeto de defender los intereses de la empresa de Ferrocarriles del Estado?

¿EFE visó algún contrato relativo a la capacitación de personal para la mantención de los servicios de trenes TLD Victoria-Puerto Montt?

¿Su contrato en EFE es por tiempo completo, parcial, o admite alguna modalidad especial?

El señor PÉREZ (Presidente).- Quiero señalar a nuestros invitados que varios de los diputados presentes integramos la bancada ferroviaria que impulsa la reposición del tren. Entenderán que nos sentimos impotentes y lamentamos mucho lo ocurrido. Lo que aconteció en la administración de Ferrocarriles en los últimos años ha sido un desastre completo y nos preocupa mucho. Nos interesa saber cuál es la proyección que ven para Ferrocarriles, porque pronto debemos aprobar el presupuesto de la Nación y nadie está dispuesto a aprobar el presupuesto de Ferrocarriles si no se sabe cuál es el destino de esos recursos.

Entrego al gerente general un compendio de los oficios que hemos enviado a Ferrocarriles, respecto de los cuales hemos tenido una demora superior a la que han experimentado los trenes en su salida de algunas estaciones. Por ejemplo, tenemos documentos pendientes del 29 de junio, 3 de julio, 19 de julio, 3 de agosto, y así sucesivamente. Se detalla lo que se ha solicitado y que no se ha entregado.

REDACCIÓN DE SESIONES

26

Le dijimos a Patricio Rojas que si esta comisión investigadora tiene que evacuar un informe, indudablemente, las empresas del Estado tienen que colaborar en entregar la información con la mayor velocidad y no con la burocracia que hemos visto aquí o la ninguna disposición de entregar oportunamente los antecedentes que para nosotros son fundamentales para arribar a conclusiones y no dejar consignado en ellas que ha habido graves irresponsabilidades hasta en la respuesta de los oficios enviados por esta Comisión.

Me interesa saber qué pasa con el patrimonio abandonado de Ferrocarriles, materia respecto de la cual Invía, empresa paralela a EFE, cumple una función fundamental. Sabemos que se licitaron los tendidos de algunos ramales que ya no se ocuparán más, pero no sabemos a cuánto ascienden los ingresos que se obtuvieron por ese concepto. También sabemos que hay tendidos abandonados en los cuales la gente está sacando los rieles por su cuenta y que hay terrenos que bien podrían haber sido adquiridos por los municipios o por los predios colindantes, para que no se transformen en vías que se prestan para el tráfico de muchas cosas, incluso para el de animales que han sido objeto de abigeato, ya que a través de esos predios y tendidos son llevados a las ciudades más cercanas.

Hay una cantidad impresionante de recursos de Ferrocarriles que están completamente abandonados sin que nadie decida qué hacer con ellos. Estamos hablando de fierro, de carros botados que tienen 40 años o más. ¿Quién debe tomar la decisión respecto de qué hacer con esos bienes?

En una empresa tan importante como Ferrocarriles, que es de todos los chilenos, los gerentes deben ser ejecutivos, de lo contrario es mejor pedirles que se vayan y nombrar a personas que hagan el trabajo como corresponde. En este sentido, quiero celebrar la decisión de don Vicente

REDACCIÓN DE SESIONES

27

Domínguez quien, ante la profundidad del hoyo al borde del cual se encontraba, resolvió abandonar Ferrocarriles y dejar en libertad de acción no sólo al presidente del SEP, sino también a la Presidenta de la República, para que puedan tomar la decisión que corresponda y podamos pensar en serio, con los pies en el suelo, qué vamos a hacer con el ferrocarril al sur, que no es sólo una añoranza de los sureños, sino una necesidad de país, dada nuestra geografía.

Sabemos que el servicio al sur nunca será eficiente desde el punto de vista económico, pero podemos concordar en que es perfectamente posible que el Estado entregue recursos con esa finalidad, para que se usen bien, como se hace en todos los países desarrollados, ya que no hay ferrocarril en el mundo que sea eficiente o rentable desde el punto de vista económico, y no va a ser Chile la excepción.

Se han hecho cosas lamentables en los últimos años. Un ejemplo, de los muchos que podríamos poner, es el que ocurrió en Concepción, donde se estableció un sistema en virtud del cual quien quiere viajar en tren debe comprar una tarjeta electrónica de cinco mil pesos. Pero resulta que en Biobío tenemos mucha gente que no cuenta con cinco mil pesos; que a lo más cuenta con mil pesos para ir y volver, no obstante lo cual los obligamos a utilizar un sistema que seguramente alguien que estuvo paseando en el extranjero lo vio allá, lo copió y lo trajo a Chile, donde ha dado pésimos resultados.

Otro ejemplo es el de la estación de Concepción, que en el pasado era maravillosa y en la cual se gastó una tremenda cantidad de millones de pesos para repararla, pero que al final transformaron en un simple andén. Según la gente de esa ciudad -yo quiero que usted me diga si es así o no-, cuando llueve, cosa que con ocurre con mucha frecuencia en el sur de Chile, cae más agua dentro del andén que fuera de él. Además, me han dicho que no obstante la gran cantidad de

REDACCIÓN DE SESIONES

28

pasajeros que utilizan ese andén no cuenta ni siquiera con baño público. No entiendo cómo construyeron una estación de estas características, con esas tremendas limitaciones.

También, me interesa saber -lo vamos a reiterar por escrito- cuál es el ingreso que obtiene mensual o anualmente la empresa por concepto de transporte de carga. Sabemos que hay empresas del sector forestal que usan mucho el ferrocarril, pero nunca nos han dicho cuáles son los ingresos que eso genera y a qué se destinan. Me parece que esos recursos deberían amortiguar las pérdidas que produce el transporte de pasajeros, especialmente si se considera que en la Octava Región hay empresas que utilizan el ferrocarril para despachar entre el 30 y 35 por ciento de su carga a través de los puertos. Eso debe producir ingresos por cientos de millones de pesos.

Por otra parte, me interesa saber cuál será el futuro de Ferrocarriles. Quiero que nos diga, en su opinión, qué es lo que debería estar funcionando, a partir de cuándo y en qué condiciones.

En marzo o abril usted nos manifestó que había una empresa española que había ganado la licitación de los contratos para mejorar el tramo Chillán-Temuco, que estaría en pésimas condiciones.

El señor DUPRÉ.- De Temuco al sur.

El señor PÉREZ (Presidente).- En esa oportunidad yo entendí claramente de Chillán a Temuco.

Un señor DIPUTADO.- ¡De Temuco al sur!

El señor PÉREZ (Presidente).- En esa oportunidad, entendí de Chillán a Temuco. ¿De qué empresa se trata? Se habló de una empresa española; que tenía alrededor de dieciocho meses de plazo para hacer el trabajo. ¿Cuál es el grado de avance? ¿Cuánto costó? ¿Cuándo debe terminarlo?

REDACCIÓN DE SESIONES

29

Finalmente, lamento plantear este asunto, pero hay una indignación acumulada. Además, porque hemos tenido que decir estas cosas por la televisión.

Con motivo de las inundaciones de julio pasado, la Octava Región vivió una situación muy compleja. En aquella ocasión, algunas obras de ferrocarriles de la comuna de Los Ángeles se vieron seriamente afectadas. Se hizo una reparación a través de un muro, de un terraplén provisorio y que dificultó mucho la vida de los vecinos. Se pensaba que ese muro podía ser una presa de acumulación de aguas en el caso de las lluvias de julio de este invierno; que podía ser motivo de inundaciones y ocasionar daños a la vida de las personas, porque con las inundaciones de julio pasado se perdieron muchas vidas humanas.

Ferrocarriles tenía que hacer una reparación de ese sector, pero se hizo a medias, para que continuara el tren al sur. Usted, o su empresa, se comprometieron, junto con los vecinos, el gobernador y alguien que representaba a la empresa, a hacer ese trabajo a la brevedad posible.

Este asunto se lo planteé en marzo o abril de este año. Usted envía una nota con fecha 17 de mayo al gobernador. Comunica que se encuentra en desarrollo el proyecto de solución técnica que resulte más conveniente para los efectos de evacuar las aguas de ese sector. Una vez que cuente con el calendario de horas, se le hará llegar para gestionar, en conjunto, la coordinación de las acciones necesarias. Hasta la fecha, desde mayo no pasa absolutamente nada.

Esto hay que decirlo: no podemos irnos *mutis* por el foro, seguir en el cargo, no hacer nada. Y resulta que cuestiones fundamentales, que tienen un costo insignificante, como éstos, que hay que hacerlas, que hay un compromiso escrito, hay que decirle a los vecinos: "Mire, la situación es ésta; no hay plata, etcétera". Pero la gente tiene derecho a obtener de parte de ustedes una respuesta.

REDACCIÓN DE SESIONES

30

Tenemos otra nota de abril. Usted me da una respuesta relacionada con la operación de los buses que trasladaban a la gente desde Los Ángeles a Chillán para que pudieran trasladarse a ferrocarriles y éste funcione con gente y no vacío, porque en la medida en que los trenes funcionan vacíos el déficit es más alto.

Dice: para iniciar las operaciones, esperamos que esto se realice en el mes de julio. No dice el año. Pero suponíamos que era de este año. Aquí firma don Edmundo Dupré Echeverría.

Estimados ejecutivos de Ferrocarriles, ustedes piensan seguir con este mismo ritmo, con este mismo tranco, con esta misma gestión, que no es ninguna. Si es así, y no se sabe, por ende, se los digo con mucho dolor: tienen que tomar el mismo camino del señor Domínguez y dejar en libertad de acción a la Presidenta de la República, porque resulta vergonzoso para el país que estemos en presencia de una situación como ésta.

Espero que se dé respuesta a las consultas de los señores diputados.

Tiene la palabra el diputado señor Nicolás Monckeberg.

El señor MONCKEBERG (don Nicolás).- Señor Presidente, a esta Comisión Investigadora le llama mucho la atención que cada vez que los antecedentes de EFE se han ido conociendo y han salido en la prensa, automáticamente la Superintendencia de Valores emita oficios pidiéndole la información que se denuncia por la prensa.

Luego, le pedimos a la Superintendencia que nos mande todas sus acciones de fiscalización. Todas estas acciones de fiscalización son de uno o dos días después de que esto salió en un medio de comunicación o en la televisión. Me pregunto:

REDACCIÓN DE SESIONES

31

¿Eso significa que la pauta de fiscalización de la superintendencia, a su juicio, la llevaron los medios de comunicación o era información que habían solicitado mucho antes?

Da la sensación, por las fechas de los oficios, que la superintendencia empezó a solicitar la información luego de que aparecía en los diarios. ¿Podrían confirmar nuestra apreciación?

Asimismo, ¿qué opinión tienen de la fiscalización que ha hecho la superintendencia, a raíz de la pregunta que le hice relacionada con los controles internos de Ferrocarriles?

El señor PÉREZ (Presidente).- Solicito a los señores diputados que no interrumpen a los invitados durante el desarrollo de su exposición.

Tiene la palabra el señor Edmundo Dupré.

El señor DUPRÉ.- Señor Presidente, quiero agradecer la oportunidad para aclarar algunos puntos y situaciones que están ampliamente previstos en las preguntas que nos han formulado.

Hay un conjunto de preguntas que tienen que ver con el pasado, con la investigación que está realizando la Comisión. Hay otro conjunto de preguntas que tiene que ver con el futuro de EFE, lo que se está proponiendo y la forma en que se sigue hacia delante. Y, una serie de temas muy específicos y puntuales, que si me permiten, prefiero partir respondiéndolos para, a continuación, terminar con una presentación un poco más general respecto de lo que considero ha sido la situación del pasado y el planteamiento del futuro.

Quisiera dejar constancia de que hemos recibido 21 oficios de la Comisión investigadora, en los cuales hay 73

REDACCIÓN DE SESIONES

32

preguntas. De ese total, 59 fueron respondidas y hay 14 pendientes.

Me gustaría detallarle la naturaleza de las preguntas pendientes, que corresponden al 14 por ciento del total.

Por ejemplo, uno de los oficios habla de las compensaciones con proveedores y de las cuentas y montos pendientes. Por proveedores se refiere a Temoina y Fepasa.

En el caso del informe de Fepasa, que acaba de concluir, entiendo que esta mañana debería estar acá, nos ha tomado muchísimo tiempo reconstituir las facturas entregadas por Fepasa para establecer esas compensaciones.

A la fecha, hemos detectado que faltan por aclarar 10.000 unidades de fomento, en el caso de las facturas de Temoina, lo que ha originado una investigación interna para establecer las condiciones en las que se perdieron las facturas no aclaradas y que se originan a raíz de las preguntas de esta Comisión.

Otro de los oficios pendientes se refiere a los gastos de viajes de los ejecutivos, viáticos, pasajes y frecuencias entre 2000 y 2006, pagados por EFE.

Estas facturas están en el ámbito de los gastos generales y, dentro de ellos, los gastos con rendición de cuentas. Por lo tanto, hay que ver factura por factura de gastos generales y de gastos por rendición de cuentas.

El total de las facturas que tenemos en esa condición son 5.722. Es necesario leer las glosas, una por una, para ver si corresponden a gastos de viáticos de ejecutivos en sus rendiciones de cuentas. Incluso, están los gastos de notaría.

REDACCIÓN DE SESIONES

33

De tal manera, pueden comprender la magnitud del trabajo que se ha emprendido en dos de los oficios solicitados por la Comisión investigadora.

En la gestión de cobranzas, refiriéndome a los documentos incobrables, el oficio de la Contraloría ya había establecido que muchas de esas facturas no habían sido habidas. Por lo tanto, tuvimos que volver a hacer el arqueo y reestablecer el origen de las mismas. Ese es un trabajo no menor, respecto de los tres mil millones de pesos cobrados en atravesos y paralelismos.

Asimismo, en la estructura organizacional y de recursos humanos, hay seis oficios solicitados por esta Comisión y que se refieren a las nóminas de trabajadores de planta y honorarios entre los años 2000 a 2007 y a la nómina de personal a honorarios entre los años 2001 al 2005. Se entregaron las nóminas de personal a honorarios entre los años 2001 al 2005. Probablemente ustedes las tienen pendientes, pero, nosotros entregamos dichas nóminas. La parte que nos falta entregar son los contratos que tienen las nóminas de trabajadores a honorarios y el servicio prestado por cada uno de ellos.

Tuvimos que establecer ciertos montos de corte, decidiendo que las nóminas o los servicios prestados por menos de quinientos mil pesos no iban a ser revisados. Nos encontramos con una serie de servicios, como notarías y otros, presentes en las nóminas de honorarios.

Con eso no quiero eximirme de mis propias responsabilidades, pero si, dar a entender que había un trabajo no menor, y, que en ningún caso se ha querido esquilmar la información a la Comisión. Así las cosas, seguimos trabajando en ello, a pesar de contar adicionalmente con 43 oficios solicitados por la Superintendencia de Valores y Seguros y casi un centenar de preguntas asociadas a ello. 49 oficios solicitados por la Contraloría General de la

REDACCIÓN DE SESIONES

34

República con, no tengo el número de preguntas que nos ha hecho el relator de la Contraloría. La revisión especial del Servicio de Impuestos Internos. El ministro en visita, con 23 cuadernos. Son 23 investigaciones paralelas y treinta peritos designados dentro e la empresa.

Los recursos adecuados para poder satisfacer las demandas de investigación de las distintas entidades contraloras son insuficientes. Vuelvo a decir que no quiero eximirme de responsabilidades, simplemente, decir que ha habido demoras por la magnitud de la tarea que hemos emprendido.

Quisiera dejar, para constancia de acta, un cuadro en el cual explico nuestra propia versión de la recepción de oficios.

Respecto del tema de los baños públicos en las estaciones de lo que se denominan trenes de cercanías, o también llamados trenes suburbanos, allí no hay baños públicos. Los baños se asocian a servicios colaterales. En Merval tampoco hay baños públicos.

En relación a los ingresos por transporte de carga, quiero decirles que, desde la administración que encabezo, hemos colocado toda la ficha estadística uniforme, Fecu, donde se detalla el estado e resultado y el balance de la compañía trimestralmente, de acuerdo a las obligaciones que tenemos con la Superintendencia.

En relación al tema de los ingresos por transporte de carga, estamos colocando la Fecu en nuestra página web y la tiene la Superintendencia permanentemente de manera trimestral. Es nuestra obligación entregarla. Allí se detallan, tanto en las notas como en el desglose de los ingresos, los ingresos de carga que corresponden aproximadamente a once mil millones de pesos anuales y a casi el cincuenta por ciento de los ingresos de EFE.

REDACCIÓN DE SESIONES

35

En relación al tema del futuro de EFE hay muchas preguntas respecto de eso. Pretendo abordarlas en seguida.

Respecto del tema de Invía y el patrimonio abandonado. En la empresa, todo lo que se refiere a la administración de activos, archivos y bodegas es un tema no sólo anquilosado, sino que un tema respecto del cual no ha existido la gestión debida. Quisiera abordar eso en el ámbito del futuro de EFE que tiene que ver también con lo que pasa con las subsidiarias, en este caso Ferrosalud e Invía. Tiene que haber una transformación significativa importante en esta materia.

Si me permiten, y para tratar de abordar lo antes posible las preguntas puntuales, me parecieron muy precisas algunas de las preguntas del diputado señor Monckeberg, en las que me pregunta si conozco qué proyectos del plan trienal 2003-2005 no tienen RS?

El señor MONCKEBERG.- Claro, si es que los hay.

El señor DUPRÉ.- Efectivamente como parte del desorden administrativo que hubo en el pasado, existieron algunas partidas presupuestarias que no fueron debidamente identificadas conforme a normativas, frente a Mideplán, las cuales, al no ser debidamente identificadas, no contaron con el decreto de Hacienda, no obstante se realizó el gasto.

Estas situaciones son algunos de los problemas con que nos hemos topado en 2007, puesto que no habiendo tenido las aprobaciones previas y determinadas partidas de gasto, mal podríamos pagar a esos proveedores dos años más tarde. Esto nos ha obligado a corregir la situación de origen, para poder, finalmente, cancelar al proveedor lo adeudado el día de hoy.

El señor MONCKEBERG.- ¿Tiene un aproximado del monto que podría encontrarse en esta situación?

REDACCIÓN DE SESIONES

36

El señor DUPRÉ.- No, pero en relación al monto y al plan de inversiones de 1.145 millones de dólares, el monto era menor y no alcanza al 5 ó 10 por ciento de esa cifra.

En relación al tema del informe del Banco Mundial, este fue solicitado por la Dirección de Presupuesto para poder enfrentar la discusión presupuestaria en la Subcomisión de Presupuesto. Entiendo que es la quinta, debido a que esta Cámara, precisamente, fue la que lo solicitó el año pasado. Hemos recibido un borrador muy resumido para comentarios, en que en una parte del informe ellos requerían nuestros comentarios, pero no me atrevería a comentarlos mayormente, en primer lugar, porque entiendo que ustedes lo tienen que recibir, puesto que son los requirentes del informe. En segundo lugar, porque sospecho que lo que nosotros tenemos es un informe parcial de la totalidad del informe del Banco Mundial, pudiendo sacar conclusiones erróneas.

Respecto a las deudas incobrables de fines de 2005, esto no tenía sentido hacerlo, porque existe un informe legal que señala que estas deudas todavía eran cobrables, porque los auditores decían que con el informe legal, que indica que estas deudas aún pueden ser legalmente cobradas, efectivamente pueden ser imputadas al estado de resultados de esos años.

Pero como en todo orden de cosas, aquí obra siempre el sentido conservador y prudente, en el cual las deudas, que tienen una cierta antigüedad, pudieron ser aprovisionadas en el mismo balance, con lo cual se hubieran "eteado" los ingresos y los gastos producto de la misma provisión. Creo que eso es lo que hubiera correspondido hacer.

Respecto del arriendo de las oficinas de Morandé, planteamos que si ello a futuro deja de tener sentido, se apruebe la reorganización planteada.

REDACCIÓN DE SESIONES

37

Las oficinas tienen que trasladarse y funcionar encima de las áreas operacionales y cerca de nuestro público objetivo. No sé si con eso contesto la pregunta o si tiene sentido o no. No sé exactamente qué es lo que tomaron en cuenta en el minuto que se arrendaron.

Ahora, respecto de lo que planteamos para el futuro, evidentemente tenemos que salir de ahí. No lo hemos hecho, porque estamos esperando el suficiente consenso para decidir si esta reorganización que vamos a plantear de EFE está concordada por todos los actores.

En relación con los montos del arriendo y la remodelación, preferiría que el fiscal contestara esa parte. Sin embargo, hay un juicio ahí y una investigación interna de los montos y el alhajamiento de las oficinas. Espero que el fiscal conteste en qué estado se encuentra, pero es una de las líneas de investigación que asumimos desde la entrada.

En el tema de los talleres siglo XXI, en su origen, había una perspectiva de tener un probable taller administrado por los funcionarios de ferrocarriles, pero en el momento en que se decidieron estas inversiones no estaba claro la dimensión del trabajo que tenían que realizar en esos talleres. Para decirlo en dos palabras, el stock de material rodante en relación con el tamaño de los talleres y la cantidad de personas que trabajan allí dejan algunas preguntas en el aire. Por lo tanto, no tengo claridad exactamente en qué se estaba pensando en el momento en que se dimensionaron los talleres siglo XXI, razón por la cual esas inversiones las discontinuamos este año.

El diputado Von Muhlenbrock pregunta cómo llegué a EFE. Llegué a través de un *head hunter*. No sé si con eso respondo. No está presente el diputado.

Me voy a la gran mayoría de las preguntas que tienen que ver con la posición financiera de la compañía, el pasado

REDACCIÓN DE SESIONES

38

y el futuro de la misma. Tengo dos presentaciones; una, se refiere a los 1.145 millones en que se hace una relación positiva de dónde están esos 1.145 millones. Tiene una duración de doce minutos.

El señor ALVARADO.- Señor Presidente, que las deje.

El señor DUPRÉ.- Señor Presidente, la otra, es respecto del futuro, de lo cual también tengo una presentación y que dura nueve minutos.

El señor OJEDA.- Señor Presidente, pido la palabra por una cuestión de Reglamento.

El señor PÉREZ (Presidente).- Tiene la palabra señor diputado.

El señor OJEDA.- Señor Presidente, es muy importante el antecedente que el señor Dupré nos quiere entregar respecto de los 1.140 millones de dólares, cuya pregunta se ha formulado aquí y cuya respuesta el país también quiere conocer. De tal manera que si se nos entregan los antecedentes, éstos van a quedar en la Comisión, pero, en este momento, se está transmitiendo la sesión por el canal de la Cámara y el país está escuchando y viendo. Además, es lo que queremos saber y fue la pregunta que formulé. Doce minutos no es nada.

El señor ALVARADO.- Señor Presidente, entiendo lo que señala el diputado Ojeda, pero hemos tenido muchas sesiones en las cuales el punto central ha sido la inversión de los 1.140 millones de dólares. Obviamente, se va a coincidir en qué se gastó la plata, pero el tema está en que las cosas no funcionaron y de eso la Comisión tiene que emitir un juicio posterior. Aquí, se nos va a decir se rehabilitó la Estación Central, se compraron trenes, el Biovías, en fin. Entonces, eso es demostrable; pero, una cosa es gastar y, otra, es la efectividad del gasto. Desde esa perspectiva, prefiero -con la comprensión del diputado Ojeda-

REDACCIÓN DE SESIONES

39

que podamos ver la el tema de futuro. En este punto, no nos podemos enredar, sino que tenemos que tener la claridad y la verdad de lo que pasa con la Empresa. Además, lamento que se tengan informes parciales del Banco Mundial, porque, si se está a cargo de la dirección de la Empresa, ese informe es fundamental para que puedan tomar decisiones de futuro. Pero el criterio de Hacienda será otro y me imagino que lo harán llegar a la comisión mixta de Presupuestos, en la cual participo, porque fue una exigencia nuestra, pero, en definitiva, la visión de futuro, señor Presidente, es importante porque nos permite hacer un análisis integral.

El señor GARCÍA.- Señor Presidente, todos sabemos que se gastaron 1.140 millones de dólares. Todos vamos a ver una presentación en una pantalla que no verá nadie porque cuando la transmiten se ve un borrón y, ni siquiera se ven con claridad los números.

Lo que tiene que hacer el señor Dupré es dar su visión de cómo se gastó esa plata.

Pido, señor Presidente, el consentimiento de la comisión para que nos manden los contratos -lo vuelvo a decir- para saber cuántos fueron los que iniciaron las licitaciones y en cuántos terminaron. Ahí está el meollo, no es otra cosa. Hay 240 millones de dólares que se gastaron. Es decir, los 600 mil millones de pesos chilenos.

Señor Presidente, no perdamos más tiempo con preguntas y que los señores Asenjo y Dupré nos contesten las preguntas que hemos hecho porque estamos ya a 20 minutos del término de la sesión.

Gracias, señor Presidente.

El señor DE URRESTI.- Señor Presidente, cumplamos lo que acordamos. Entonces en nueve minutos tiene que hacer la presentación, tiene que entregarnos su visión de futuro, y

REDACCIÓN DE SESIONES

40

dejarnos a disposición la otra presentación y, sobre esta base, vamos concluyendo.

Van a llamar a votar, así es que escuchémoslo y, a partir de ello, cerramos con las preguntas.

El señor PÉREZ (Presidente).- En todo caso, la sesión está prorrogada por media hora más.

Le vamos a pedir al señor Dupré por oficio que detalle lo que significó la inversión de los 1.140 millones de dólares.

Este informe es muy importante para las conclusiones de esta comisión.

Por ahora, quisiéramos que nos dé la visión de futuro que usted tiene de Ferrocarriles.

Tiene la palabra el señor Dupré.

El señor DUPRÉ.- Quiero distinguir, en la posición financiera de la compañía, lo que son las inversiones, los balances y los estados de resultado. Permítanme que abunde en esta cuestión que les puede parecer elemental.

Cuando ustedes hablan de los 1.145 millones de dólares, se habla, fundamentalmente, de las inversiones que se realizaron en el período 2003-2005, que están compuestas en una parte en gastos y otra en inversiones.

Por lo tanto, de los 1.145 millones de dólares hay una parte de ellos que va a dar a los activos de EFE y otra que se desglosó en los gastos de las cuentas de resultados de EFE y que están en esos años: en 2004, 2005, 2006 y han seguido rebotando al año 2007.

Con esto quiero decir que parte de lo que estamos viendo hoy -en 2007-, tiene que ver con los rebotes de gastos e inversiones que se realizaron en el plan trienal 2003-2005.

REDACCIÓN DE SESIONES

41

Básicamente, EFE tiene hoy 1.200 millones de dólares activos y 1.100 millones de dólares en pasivos. Por lo tanto, cuando los activos son mayores que los pasivos, tiene un patrimonio positivo del orden de los 100 millones de dólares. De tal manera que este patrimonio no da cuenta de que la empresa esté en una situación de patrimonio deficitario o algo por el estilo. Tenemos que dar solución todos los actores en Ferrocarriles a un tema tan delicado y grave. Sin embargo, y con esto pretendo abordar los 1.145 millones de dólares, en el ámbito empresarial se dice lo siguiente: "mira, me compré un taxi que costaba mil y lo financié con 800 de deuda y 200 de capital. Las cuentas cuadran, porque tengo en el activo el taxi a mil, en los pasivos 800 de deuda y 200 de capital". Ahora, la pregunta que se hacen los economistas en el mundo financiero es cuál es el valor económico de ese activo. La respuesta es que este valor no es contable, sino lo es el flujo que lo genera. Entonces, en mi ejemplo simple -y con esto quiero abordar la pregunta de fondo- puede que las cuentas cuadren, cuando digo que tenemos 1.200 millones de activo y 1.100 de pasivo, por lo tanto, tengo 100 de patrimonio. Entonces, la pregunta que hoy todos pudiéramos hacernos es cuánto es el valor económico de los activos de EFE. Aquí tenemos una pregunta mezclada, pero abordaré la parte que a ustedes les interesa. Hay ciertos activos, como los que mencionó el diputado señor Ojeda, que están subvalorados y que no se han trabajado debidamente, como, por ejemplo, ¿cuánto vale esa franja de vía desusada? Ahí, hay un gran trabajo por hacer de activos que están a valor contable y que, efectivamente, no hemos logrado saber cuánto cuestan hoy.

Por otra parte, todos estos activos del material rodante, las estaciones que, según dicen, se llueven, lo cual no es efectivo, pues he estado en la de Concepción y me pareció realmente impactante lo que allí se hizo, el centro de control de tráfico y todo el cambio en el entorno urbano

REDACCIÓN DE SESIONES

42

en la zona -costeado por EFE- abarcan el tema de los 1.145 millones de dólares.

Si ustedes me preguntan ¿dónde están esas platas? Debo decir que están. Hicimos una auditoría interna de los 1.145 millones de dólares y cuando llegamos al minuto de la auditoría externa, no pudimos realizarla, ya que el costo de ésta era elevadísimo como para ser asumida por EFE, luego de la situación financiera publicada en los diarios.

Se hizo un muro de hormigón de dos metros cuando, en realidad, nos bastaba sólo con uno de ladrillo y de 1 metro 20 y, sin embargo, el muro de hormigón se ejecutó de igual forma. Ahora bien, ustedes preguntan si necesitábamos ese muro, le contesto que hoy día tengo mis dudas. Quiero poner otro ejemplo al respecto, porque hay ciertas cosas de las cuales no tengo aseveración. Aquí, se asignaron 1.200 millones de dólares a una empresa por parte del mismo presidente, que fue el caso de Metro, y se asignaron casi 1.200 millones de dólares a otra empresa que fue EFE. Esta cuestión se empezó a parecer a la parábola de los talentos. En una empresa con 1.200 millones de dólares, se realizó la construcción de la línea 4 de Metro, más sus extensiones, había una dupla, que era Bustamante y Azócar, gerente general y presidente, que funcionaron coordinadamente. Puede que me equivoque, pero no ha habido grandes reclamos. En el otro caso, evidentemente, la cosa no salió bien.

El señor GARCÍA.- ¿Cuál es la dupla en la que no salió bien?

El señor DUPRÉ.- La dupla de EFE. Creo que toda la Comisión sabe quiénes son. Por lo tanto, al invertir mil millones de dólares, que es una cantidad muy importante de dinero, todas las cosas -la coordinación de los ejecutivos, el grado de control, las cartas Gantt, las evaluaciones y los estudios de demanda- tienen que estar desarrolladas en los plazos y tiempos adecuados. Ése es un proyecto bien

REDACCIÓN DE SESIONES

43

ejecutado. Para concluir con esta parte, tengo mis aprensiones de que esa coordinación y ejecución, la forma en que esto se dirimió, tuvo deficiencias y, por lo tanto, se debió haber enfrentado este tema. Pero, de que el muro o el edificio está, no tengo dudas. Pretendo enviarles la información que solicitó la Comisión, donde viene el detalle de los 1.145 millones de dólares.

El señor PÉREZ (Presidente).- Señor Dupré, ¿de qué muro habla usted?

Aquí hemos tenido algunos invitados que venido a tratar de pasarnos gato por liebre. Cuando se comienza a justificar algo que no tiene ninguna justificación... Tenemos informes respecto del andén de Concepción.

-Hablan varios señores diputados a la vez.

Hay juicios con la empresa que inicialmente iba a tomar esta obra. Eso está en los tribunales. No se puede justificar esa mala obra. Reitero, no justifiquemos lo injustificable, porque la ciudadanía nos está escuchando.

El señor DUPRÉ.- Señor Presidente, no estoy justificando lo injustificable. Más bien estoy tratando de decir que aquí, si bien se puede no concordar con el proyecto y algunos podrán apoyarlo y otros no -las opiniones están divididas-, al menos hay consenso en que la forma en que se ejecutó el proyecto podría haber sido mejor y, por eso, coloqué el ejemplo del muro y de dos proyectos de 1.200 millones de dólares: uno bien ejecutado y el otro no tan bien ejecutado, donde el papá de estos dos proyectos fue el Fisco.

El segundo tema es que buena parte de los resultados de los años 2006 y 2007 tienen su origen en una sucesión de contratos que van, por decirlo así, cayendo en los años 2006 y 2007. Por ejemplo, los contratos Cpif, que son los contratos de provisión de infraestructura física a las líneas. Se comenzó la construcción de estos contratos en

REDACCIÓN DE SESIONES

44

2005 y se van terminando a lo largo del 2006, y mientras dichos contratos están en ejecución, el que lleva los gastos, tanto en las inversiones que van a pasar a los activos de EFE, como los que tienen que pasar a las cuentas de resultado de la compañía, es el contratista o concesionario, vale decir, estos gastos no se reflejan en EFE, por lo que podemos decir que los años 2005 y 2006 hay una serie de resultados que no están reflejados y que se comienzan a reflejar el 2007. Entonces, cuando decimos: -¡Oh! ¿Qué está pasando el 2007? Bueno, el 2007 es cuando recién están entrando en funcionamiento estos contratos, que se originaron hace dos años atrás y dado los cuales vamos a tener 16 años de permanencia con la misma estructura contractual.

Tales contratos los hemos revisado con abogados externos; están debidamente ejecutados, todos ellos mediante licitaciones públicas internacionales; no hay objeciones ni causas de nulidad. De tal manera que ahí tenemos una estructura con la cual tendremos que vivir.

Señor Presidente, debo darle a conocer "las cuentas del carnicero", que a veces son las que más se quedan.

Estos contratos, en su conjunto, anualmente le cuestan a EFE 45 mil millones de pesos. Es la cuenta N° 1 que quisiera dejar en sus memorias, por cuanto dicha cifra no va a cambiar sustantivamente en el futuro. 45 mil millones de pesos anuales cuestan los Contratos de Provisión de Infraestructura Ferroviaria, Cpif, los contratos de Señalización, Electrificación y Comunicaciones, SEC, y todo lo que corresponde a la mantención del material rodante.

Si a esto suman una estructura de personal que, más o menos, nos cuesta 15 mil millones de pesos adicionales, obtenemos que la estructura de costo es prácticamente rígida, a la baja, por 60 mil millones de pesos anuales, en tanto que los ingresos de Ferrocarriles son del orden de 30 mil millones de pesos al año. Por lo tanto, tenemos un déficit de

REDACCIÓN DE SESIONES

45

30 mil millones de pesos anuales, que más vale la pena que lo enfrentemos. Por eso, dejo estos tres ítem de 45, 15 y 30 mil millones de pesos de ingreso, cuentas que no van a cambiar. Van a variar más o menos, para arriba o para abajo, pero, prácticamente, están muy determinadas para los próximos cinco años.

El señor JARAMILLO (Presidente accidental).- Tiene la palabra el diputado señor Alfonso De Urresti.

El señor DE URRESTI.- Señor Presidente, los 30 mil millones de pesos por concepto de ingresos, ¿son por todos los servicios en funcionamiento o corresponden al ingreso del 2006, en que no había servicio?

El señor JARAMILLO (Presidente accidental).- Tiene la palabra el señor Dupré.

El señor DUPRÉ.- Señor Presidente, corresponden a todos los servicios de pasajeros, al contrato de porteo de carga, al peaje que se cobra por ello, a los atravesos y paralelismos y a otros ingresos menores, como custodia, multas y varios. Ese conjunto de ingresos va a variar en torno a esta cifra de 30 mil millones de pesos anuales. De tal manera que tenemos un déficit de 30 mil millones de pesos que debemos enfrentar. Ése es el tema de fondo de Ferrocarriles, con contratos firmados a 16 años. En consecuencia, estando bien ejecutados y su origen debidamente validado, estamos casi como en el problema del Transantiago, esto es: discutamos los contratos. Otra vez estamos en el tema de qué hacer para conversar los contratos.

Respecto del futuro, debo señalar que aquí hemos distinguido dos tipos de situaciones: una corresponde a la empresa de Ferrocarriles y su ley orgánica, y la otra a la función del Estado.

En general, la empresa de Ferrocarriles tiene una mezcla de funciones muy inadecuadas que estamos proponiendo

REDACCIÓN DE SESIONES

46

reformar. La empresa EFE es una mezcla de Ministerio de Transporte y de empresa que ejecuta el transporte de pasajeros, lo cual es bastante inconveniente. Incluso, EFE tiene a cargo todo lo que es la normativa y regulación de la seguridad del transporte ferroviario, dado lo cual es juez y parte. Por eso, planteamos que tales funciones normativas deben estar, de todas maneras, fuera de EFE.

Por su parte, Ferrocarriles tiene que recibir ciertas misiones, pero no inventárselas, que es lo que ocurre tradicionalmente. Por ejemplo, quien determine la política de transporte de este país debiera ser la autoridad de gobierno o, por decirlo de alguna manera, la junta de accionistas de EFE, y darle la misión a la empresa, las actividades que llevará a cabo. Sin embargo, tal mezcla de actividades lleva a que estas funciones produzcan eventos que son interesantes para los mismos funcionarios de Ferrocarriles, donde a veces el Estado se ve involucrado en actividades que no son del todo convenientes desde el punto de vista del país.

Nosotros hemos distinguido esta situación por lo siguiente: La ley orgánica de Ferrocarriles la obliga a cautelar su patrimonio, asimilarse a una sociedad anónima. Por lo tanto, Ferrocarriles del Estado no debe emprender actividades que le causen pérdidas, de manera que el Estado debiera pagarle por todas las actividades que le interese que sean realizadas por ella.

Un señor DIPUTADO.- Subsidiarla.

El señor DUPRÉ.- Exactamente, a través de un subsidio.

Entonces, éste es el primer tema del ordenamiento del modo de funcionamiento de Ferrocarriles. Es decir: "Mire, ésta es una empresa; esta empresa no puede perder su patrimonio; a ella no le toca decidir dónde subsidia y dónde no, sino que quien decide eso es el Poder Ejecutivo en

REDACCIÓN DE SESIONES

47

conjunto con este instrumento, cual es la discusión del Presupuesto anual en el Congreso Nacional".

Por lo tanto, hemos distinguido estos dos tipos de situaciones. Y respecto de los déficit de Ferrocarriles y las actividades que al Estado le interesa que sus empresas realicen, hemos dicho que éste tiene que pagarles para ello. ¿Y cómo lo hace? A través de un subsidio. Tiene que decirles: "Señores, aquí está el dinero."

Y aquí tenemos dos problemas. El primero es cómo se justifica un subsidio y, el segundo, sobre qué bases se calcula.

¿Cómo se justifica un subsidio? Y con esto quiero abordar algunos temas que les interesa particularmente a los diputados de la bancada ferroviaria. Los subsidios se justifican cuando desde el punto de vista económico existen externalidades positivas al realizar determinadas actividades.

Por ejemplo, cuando llevamos a cabo la obra del tren del Merval y éste se hunde en Viña del Mar, evidentemente ello le produce un beneficio social a toda la comunidad que vive en la ciudad, en términos de congestión, tiempos de viaje, urbanización, que la empresa no es capaz de capturar en sus ingresos, ella no lo va a ver en sus ingresos. Pero el Estado sí tiene claro que aquí hay un beneficio social, que hay que ejecutarlo y, por lo tanto, tiene que validarlo y ver cuál es dicho beneficio y decir: "Hasta este monto estoy dispuesto a pagar para que me efectúen este servicio".

Entonces, ése es el primer punto de cómo se determina el subsidio que, según nuestra propuesta, debe ser de forma transparente y clara, cual es el estudio, las evaluaciones sociales de proyectos, que deben ser hechas por terceros, mediante licitación pública y debidamente transparente. Además, todos tienen que conocer la metodología de dicho

estudio o evaluación social de proyecto y cómo se justifica el llevar a cabo esa actividad.

El segundo aspecto es a qué costo se deben realizar esas actividades.

Una vez que determino que un proyecto es socialmente deseable por parte del Gobierno tengo una empresa que hace esas cuestiones. Entonces, la segunda pregunta es, ¿cuánto le pago a esa empresa para que las realice? Porque aquí otra vez es la empresa la que le dice al gobierno cuánto le tiene que pagar para realizar determinada actividad. Y eso no debiera ser así, porque hay un interés creado al interior de la empresa por tratar de maximizar el pago por el servicio que va prestar. Por lo tanto, otra vez el monto de ese subsidio debiera ser determinado a través de lo que nosotros llamamos empresas modelo, de manera externa, mediante licitación, de manera transparente y discutido en el Congreso Nacional en cada Presupuesto anual.

Quiero explicar lo de las empresas modelo y transparentes.

Por ejemplo, hoy en nuestra institucionalidad esto se usa en energía, en telecomunicaciones y en las empresas sanitarias. De esa manera, el país tiene la institucionalidad para controlar este tipo de subsidios.

¿Qué es una empresa modelo?

Por ejemplo, Curacaví hoy distribuye agua de una determinada manera. Sin embargo, la empresa modelo tiene un grupo de ingenieros que mira Curacaví y dice: "La forma óptima de distribuir el agua es con un solo estanque, puesto en tal cerro, con esta red", que no es lo que ocurre en realidad. Pero ese ingeniero que hizo un modelito es el costo de la inversión, y el costo de operación de esa red es el costo máximo permisible para poder realizar la prestación de ese servicio.

REDACCIÓN DE SESIONES

49

Como señalé, eso se hace hoy en telecomunicaciones, en energía y en sanitarias. Lo que estamos proponiendo es que se haga también en el caso de los servicios que ustedes quieren que se presten al país en el modo ferroviario de transportes.

Entonces, quien decide si ello tiene beneficio social es el Estado de Chile y no la empresa; no puede ser la empresa. Y lo relativo a los montos, ello debe realizarse a través de un estudio transparente, claro y externalizado.

En consecuencia, esto es lo que proponemos, en términos de modalidad hacia el futuro.

Lo segundo que quiero decir es que, hechos todos los estudios internacionales, está claro que hoy los trenes de largo recorrido en el mundo no presentan externalidades positivas para los Estados y los países, por lo tanto los gobiernos no pueden subsidiarlos. Eso lo hemos revisado extensivamente, de manera que hay que hacerse el ánimo en estas materias. Distinta es la situación de los trenes de cercanía, en los cuales hay externalidades positivas y, en consecuencia, los Estados deben subsidiarlos. Por lo tanto, queremos trenes de cercanía suburbanos. Pero para que éstos funcionen, se requiere que vayan acompañados de una política de integración tarifaria y física en transporte. De manera que lo hemos propuesto como una de las reformas para Ferrocarriles y que sea adoptado por el Ministerio de Transportes.

Finalmente, proponemos reformar Ferrosalud, que hoy presta una serie de servicios que tienen confusiones entre sí. Creemos que Ferrosalud debe dedicarse a lo suyo, cual es ser una isapre más y competir con el resto de las instituciones de salud previsional. Con una Invía que para producir 100 pesos gasta 70 pesos tenemos serias dudas de que sea la forma más conveniente de administrar los activos de la empresa. Por lo tanto, también tenemos una propuesta en ese sentido.

REDACCIÓN DE SESIONES

50

Tiene la palabra el diputado De Urresti.

El señor DE URRESTI.- Señor Presidente, como lo he señalado, dada la forma como hemos trabajado en esta Comisión, esta es la primera sesión en que hablamos con los actuales ejecutivos de la empresa. Sin embargo, como luego deberemos votar un proyecto en la Sala, eso nos ocupará por quince o veinte minutos. Además, se ve que no hay mucha concurrencia de diputados en esta Sala.

Por lo tanto, sugiero prorrogar la sesión por algunos minutos o invitarlos nuevamente para la próxima sesión.

El señor ALVARADO.- Señor Presidente, me parece razonable lo planteado por el diputado De Urresti.

El señor PÉREZ (Presidente).- Señor Dupré, ¿estarían en condiciones de venir nuevamente usted y los demás representantes de la empresa a esta Comisión la próxima semana? ¿Tienen algún compromiso importante durante esos días?

El señor DUPRÉ.- A menos de que alguien me comunique algo a última hora. En principio, no tendríamos problema.

El señor PÉREZ (Presidente).- ¿Habría acuerdo?

Acordado.

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

-Se levantó la sesión a las 13.10 horas.

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

REDACCIÓN DE SESIONES