

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

Sesión 5ª, celebrada en miércoles 6 de junio de 2007,
de 11.10 a 13.03 horas.

VERSIÓN TAQUIGRÁFICA

Preside el diputado señor José Pérez.

Concurren los diputados señores Claudio Alvarado, Alfonso De Urresti, Gonzalo Duarte, Fidel Espinoza, René Manuel García, Enrique Jaramillo, Nicolás Monckeberg, Sergio Ojeda, Jaime Quintana, Germán Becker, Mario Bertolino y Gastón Von Mühlenbrock.

Asisten como invitados los señores Luis Ajenjo Isasi, ex presidente de la Empresa de Ferrocarriles del Estado, y Eduardo Castillo Aguirre, ex gerente general de la Empresa de Ferrocarriles del Estado.

TEXTO DEL DEBATE

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

Tiene la palabra el diputado Duarte.

El señor DUARTE.- Señor Presidente, le pido que suspenda la sesión por cinco minutos, a fin de averiguar si se va a realizar la votación en la Sala.

El señor PÉREZ (Presidente).- Se suspende la sesión.

-Transcurrido el tiempo de suspensión.

El señor PÉREZ (Presidente).- Continúa la sesión.

El acta de la sesión 3ª se declara aprobada por no haber sido objeto de observaciones.

El acta de la sesión 4ª queda a disposición de los señores diputados.

La señora secretaria va a dar lectura a la Cuenta.

-La señora SKOKNIC, doña Ana María (Secretaria) da lectura a la Cuenta.

El señor PÉREZ (Presidente).- Señores diputados, esta sesión tiene por objeto continuar la investigación de las presuntas irregularidades ocurridas en la Empresa de Ferrocarriles del Estado. Con ese fin, la Comisión acordó invitar en esta oportunidad a los señores Luis Ajenco Isasi, ex presidente de la EFE, y Eduardo Castillo Aguirre, ex gerente general de la misma empresa.

Señora secretaria, ¿hemos recibido respuesta respecto de los documentos solicitados a EFE, como las copias de las actas de las sesiones del directorio y de otras materias?

La señora SKOKNIC, doña Ana María (Secretaria).- Según lo que me ha informado el secretario titular, no se ha recibido respuesta.

El señor PÉREZ (Presidente).- Por lo tanto, tenemos que oficiar nuevamente, señalando que estamos esperando la información y que lamentamos no tener respuesta después de tanto tiempo.

Tiene la palabra el diputado Alvarado.

El señor ALVARADO.- Señor Presidente, respecto de ese mismo tema, me gustaría que se comuniqué al presidente del SAE, Sistema de Administración de Empresas, esta conducta de la EFE y que se oficie al ministro de Transportes manifestándole esta situación.

El señor PÉREZ (Presidente).- Me gustaría saber cuándo se despachó la nota en la que se solicita la información, puesto que el acuerdo lo adoptamos hace aproximadamente 15 días.

A continuación haremos pasar a los invitados.

-Ingresan a la Sala los señores Luis Ajenjo Isasi y Eduardo Castillo Aguirre.

El señor PÉREZ (Presidente).- Damos la más cordial bienvenida a los señores Luis Ajenjo, ex presidente de la Empresa de Ferrocarriles del Estado, y Eduardo Castillo, ex gerente general de la misma.

Como bien saben, esta Comisión tiene por finalidad investigar las presuntas irregularidades ocurridas en la Empresa de Ferrocarriles del Estado.

Tiene la palabra el diputado René Manuel García.

El señor GARCÍA (don René Manuel).- Señor Presidente, escuché rumores acerca de que se pediría sesión secreta. Creo que no puede ser secreta. Por eso, pido que se autorice a la Prensa estar presente en esta reunión.

El señor PÉREZ (Presidente).- Señor diputado, pienso que la Prensa puede estar presente algunos minutos, para luego seguir trabajando con la debida calma, como lo hemos hecho siempre. Pero quiero conocer la opinión de mis colegas.

El señor GARCÍA (don René Manuel).- ¿No hay sesión secreta, señor Presidente?

El señor PÉREZ (Presidente).- No, señor diputado. Nadie ha pedido sesión secreta.

El señor GARCÍA (don René Manuel).- Está bien, señor Presidente. Sólo quería tener esa seguridad.

El señor JARAMILLO.- Señor Presidente, además del buen tratamiento que se debe dar a la investigación que estamos realizando en una comisión seria y respetuosa como ésta, considero que entre las personas que participamos en ella, delegadas por las distintas bancadas, también debe darse un ánimo de disposición a trabajar por el bien del objetivo que las convoca y no buscar subterfugios, solicitando al Presidente que se manifieste sobre algo que no ha dicho ni pensado. En consecuencia, por el bien de esta Comisión y su buen cometido, solicito mantener el *fair play*, que está fallando desde hace un tiempo en esta Cámara.

El señor GARCÍA (don René Manuel).- ¡Como en Chiledeportes!

El señor JARAMILLO.- ¡Justamente, señor Presidente! ¡Son este tipo de intervenciones las que no nos hacen bien, querido colega!

El señor GARCÍA (don René Manuel).- ¡No le hace bien tapar la verdad, colega!

El señor JARAMILLO.- ¡No se trata de eso, señor Presidente! ¡Aquí nadie va a tapar la verdad! ¡Estoy tratando

de decir que hagamos las cosas de la manera más transparente y tranquila posible! ¡No se trata de enfrentarnos entre nosotros!

El señor GARCÍA (don René Manuel).- ¡Así será considerado, señor Presidente!

El señor PÉREZ (Presidente).- Señores diputados, esta sesión está siendo televisada. Por consiguiente, la opinión pública está enterada de lo que aquí está aconteciendo. Por eso, pido compostura a los señores diputados. Cuando pidan la palabra, se la concederé a todos y cada uno de ustedes. Pero evitemos los diálogos y las intervenciones si no he concedido el uso de la palabra.

El señor DUARTE.- Señor Presidente, hace muchos años aprendí que los juicios genéricos son extremadamente injustos para quienes no estamos involucrados en las polémicas. En consecuencia, rogaría que cuando se haga alusión a algún parlamentario sea con nombre y apellido.

El señor PÉREZ (Presidente).- Se los advierto a todos a partir de esta sesión: está de más dar nombres, diputado Gonzalo Duarte.

Señalo a nuestros invitados que la mayoría de los diputados aquí presentes fuimos de aquellos que soñamos con el ferrocarril al sur de Chile y trabajamos arduamente para que se restableciera ese medio de transporte. Bien saben ustedes lo que hizo cada cual y que tenemos una "bancada ferroviaria" que siempre ha estado preocupada y atenta por saber qué acontece con el ferrocarril de Santiago al sur.

Al respecto surge un sinnúmero de interrogantes.

Para nosotros ha sido sorprendente saber que la empresa no está funcionando en la forma adecuada pese a que hace dos o tres años se inauguró un tramo ferroviario, el

cual hoy no está en actividad. Porque si se inaugura alguna obra, es porque está en condiciones de funcionar. Y si se compran trenes, es porque están en condiciones de operar. Acerca de eso tenemos un sinfín de consultas para nuestros invitados.

Quiero iniciar mi intervención con algunas preguntas, ya que no podríamos ofrecer la palabra a nuestros invitados sin que antes ellos sepan qué queremos saber.

¿Qué pasa con la adquisición de trenes del tramo Victoria- Temuco- Puerto Montt? Se compraron cuatro automotores, dos de los cuales están desguazados, uno en desuso y otro que no cumple con el recorrido Victoria-Temuco- Puerto Montt, sino que apenas cubre una vez al día el trayecto entre Victoria y Temuco. Dicho servicio ha tenido que reforzarse con un nuevo tren, el cual fue enviado en los últimos días.

Nos parece inconcebible e incomprensible que los trenes traídos y acondicionados desde España hubieran durado sólo un año y medio y que actualmente no estén en funcionamiento, puesto que dos de ellos están siendo desguazados desde hace algún tiempo.

Consulto a don Eduardo Castillo, en primer lugar, si es efectivo que durante la gestión de la empresa Administradora Ferrocarril de Arica a La Paz S.A. se siniestraron tres locomotoras, las N°s 103, 106 y 107, que ella cobró los seguros correspondientes por 600 millones de pesos pero no reparó las máquinas y que EFE no recibió ni un centavo ni hizo nada para cobrar dichos valores.

En segundo lugar, si es efectivo que durante seis años la Administradora no hizo mantención ni en las vías ni en los equipos, cuestión que ocasionó que la reparación que debe hacerse hoy valga entre seis y diez millones de dólares.

Tengo entendido que el señor Contreras, ex director de la sociedad Administradora Ferrocarril de Arica a La Paz y gerente responsable del contrato de arriendo, habría informado al señor Castillo aquí presente respecto de las irregularidades que he señalado y que, además, la Administradora redujo a chatarra cincuenta carros de carga y los vendió como fierro viejo a través de su gerente y administrador.

Por otra parte, la empresa debe responder por más o menos cuatrocientas toneladas de rieles del ramal ferroviario que se extendía entre Corte Alto y Los Muermos.

Por último, quiero saber si es efectivo que se vencieron las boletas de garantía de la empresa Administradora Ferrocarril de Arica a La Paz sin que EFE exigiera su renovación, lo que significó la pérdida de una cantidad muy importante de dinero por concepto de pérdida de dichas boletas, de arriendo de algunos bienes de la empresa, de reparación de locomotoras, de mantención de vías, de extravío de herramientas y de lo que ocurrió con los cincuenta carros a que hice referencia.

El señor GARCÍA (don René Manuel).- Señor Presidente, me gustaría saber si primero vamos a hacer las preguntas y después va a hablar el señor Ajenjo.

El señor DUARTE.- O primero vamos a escuchar al señor Ajenjo y luego formularemos las consultas.

El señor GARCÍA (don René Manuel).- Así es. Porque, señor Presidente, con mucho respeto le señalo que me gustaría escuchar primero a los dos invitados y después, de acuerdo con lo que ellos digan, les hacemos las preguntas, porque su señoría está pauteando un tema relacionado con los rieles en el norte. Me interesa fundamentalmente que el señor Ajenjo haga un orden cronológico de su administración en Ferrocarriles e indique qué recursos se utilizaron.

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

El señor OJEDA.- Señor Presidente, en una sesión pasada solicité enviar una nómina con todas las irregularidades e imputaciones que se han hecho a los señores Luis Ajenjo y Eduardo Castillo en esta Comisión, con el objeto de realizar nuestro trabajo con eficacia. La idea es que ellos se pueden referir concretamente a todos los hechos que aquí se han hecho ver en forma extraoficial. En ese sentido, el Presidente de la Comisión ha dado a conocer sólo una parte de las imputaciones.

De manera que me gustaría saber si el señor Ajenjo está en conocimiento de todo ello y responda cada una de las preguntas que le formulemos para no entrar en generalidades.

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

El señor ALVARADO.- Señor Presidente, me llama la atención el procedimiento que estamos siguiendo, porque lo que habitualmente se hace es que los invitados expongan la situación de su competencia. Está claro que esta Comisión se constituyó en función de las eventuales irregularidades en el plan trienal que dirigieron las personas que hoy nos acompañan.

Por lo tanto, pido que uniformemos un criterio de procedimiento, porque alguien legítimamente podría hacer consultas; pero, si se comienza en un sentido inverso, podemos seguir formulando preguntas. Es mucho más útil tener la referencia de las actuaciones que ellos consideren del caso manifestar, a fin de que posteriormente precisemos cada situación y obtengamos las respuestas correspondientes. De más está decir que las actas de la Comisión siempre están disponibles y que las sesiones son televisadas, por lo que

todas las personas pueden estar en conocimiento de lo que se ha dicho y de los antecedentes entregados.

En consecuencia, como moción de orden, me parece mucho más práctico y útil actuar en ese sentido, porque, de lo contrario nos vamos a anclar en una cantidad de preguntas y no tendremos la posibilidad de escuchar las respuestas de nuestros invitados.

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

El señor DUARTE.- Señor Presidente, concuerdo con lo señalado por los diputados García y Alvarado en orden a ofrecer la palabra a nuestros invitados, pues hasta ahora sólo hemos escuchado a los diputados.

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

El señor DE URRESTI.- Señor Presidente, respecto del procedimiento, es muy importante que en el tiempo entregado a los señores Ajenjo y Castillo podamos direccionar las consultas que nos interesan. Hemos avanzado en entender el plan trienal y en escuchar a los trabajadores y ejecutivos de la empresa. Hoy, más que oír un planteamiento general de la gestión realizada por nuestros invitados, queremos avanzar en aquello que nos interesa y acotado a un plazo determinado, como los montos de las inversiones, los procesos de licitación, las adjudicaciones que se han practicado, para luego dar paso a las preguntas de los señores diputados.

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

El señor AJENJO.- Señor Presidente, agradezco la oportunidad que nos brinda para explicar algunos antecedentes sobre la marcha de la Empresa de Ferrocarriles del Estado.

En primer lugar, quiero hacer presente una situación que me afectó en la sesión del 16 de mayo en esta Comisión. En esa oportunidad, se esperaba mi presencia, a pesar de que el 8 de mayo envié a usted un correo electrónico del siguiente tenor: "Estimado diputado: Aun cuando no he recibido nada oficial, por informaciones de prensa me he enterado de que se esperaría mi presencia en la Comisión Investigadora que usted preside para mañana miércoles 9 de mayo. Me permito informarle que viajo fuera del país hoy en la noche y que estaré de vuelta la semana del 22 de mayo.

Si fuere invitado, con mucho gusto concurriré a la mencionada Comisión en esos días.

Atentamente,..."

El 8 de mayo envié ese e-mail para excusarme de asistir a la sesión del 16 del mismo, donde se esperaba mi presencia. En dicha sesión, no se dio cuenta de esta situación y algunos diputados dijeron que me había arrancado del país. Quiero protestar contra esa actitud, porque no me parece leal con una persona que ha sido invitada a una comisión de la Cámara de Diputados, especialmente si se considera que, al igual que el señor Castillo, concurre voluntariamente ante esta Comisión, pues no tengo obligación de asistir.

Quiero decir que me sentí muy agraviado por las expresiones vertidas en esta Sala, y ante medios periodísticos, en el sentido de que me había arrancado del país, pues, como acabo de señalar, había enviado una comunicación en la cual no sólo advertía que estaría fuera del país en esa fecha, sino que además expresaba mi disposición a venir en otra ocasión si era invitado.

Hago presente esa situación, señor Presidente, ya que -insisto- me sentí muy agraviado.

El señor PÉREZ (Presidente).- Oficialmente aquí nadie ha dicho algo como lo que usted plantea, señor Ajenjo. Quizás sucedió en los pasillos de esta Corporación o corresponde a declaraciones dadas a algún medio de prensa. Además, debo informarle que en la sesión a la que usted alude sí se informó oficialmente de la nota que usted había enviado. Por eso fue que se decidió trasladar para esta sesión la invitación que le habíamos cursado. En todo caso, le insisto en que nadie ha dicho oficialmente lo que usted señala.

El señor AJENJO.- No sólo leí informaciones en ese sentido, señor Presidente, sino que, además, vi un video en el que se dice que mi actitud era impresentable. También se dijo que me había arrancado del país. Un diputado dijo: "Sinceramente, creo que Ajenjo se arrancó del país". Está textualizado, con comillas, en medios de prensa.

Esa actitud me parece desleal.

Hecha esa aclaración, me voy a referir al fondo de las materias por las cuales nos han invitado.

Con el señor Castillo hemos preparado un documento de más de ochocientas páginas, copia del cual entregamos a la señora Secretaria de la Comisión antes del comienzo de esta sesión, acerca de los hechos que preocupan a esta Comisión. Contiene 27 anexos, algunos vienen impresos, otros en medios digitales.

Para economizar tiempo, sólo leeré partes seleccionadas del documento, luego de lo cual el señor Castillo se referirá a de los aspectos financieros de nuestra gestión, para lo cual apoyará su exposición con una presentación en PowerPoint.

Luego de un largo periodo de abandono, sin inversiones, con un marcado deterioro de la infraestructura,

pérdida de participación en el mercado y todo tipo de carencias, en 1990 se aborda la modernización de Ferrocarriles.

La propia Cámara de Diputados confirma la situación deplorable de la empresa al hacer suyo, en 1994, el informe de una comisión especial que, al referirse a la situación de la empresa, dijo:

-Pésimo estado de la vía férrea y de los equipos rodantes, lo que ha significado la reducción de la capacidad del servicio a menos del 50 por ciento de lo que era en 1974.

-Un servicio de transporte de pasajeros de mala calidad e inseguro, lo que ha llevado a que su participación en el mercado del tramo Santiago-Puerto Montt se haya reducido al 4 por ciento.

-Una operación deficitaria que ha originado un alto nivel de endeudamiento desde fines de la década de los 70, el cual hoy en día -estamos hablando de 1994- supera los 160 millones de dólares.

Los primeros pasos dados en 1990 estuvieron orientados a recuperar los niveles mínimos de funcionamiento de la empresa, a la vez que se tomaba conciencia de la magnitud de las carencias y de que una situación de esa naturaleza debía ser abordada integralmente.

En ese contexto, se procedió a discutir una reforma del estatuto de EFE, lo cual dio origen a la ley N° 19.170, promulgada el 3 de octubre de 1992, que buscaba revertir la crisis del modo ferroviario, para lo cual se requería la destinación de cifras considerables de dinero, tanto para su recuperación como para su adecuación a nuevas formas de gestión que le permitieran competir en el mercado del transporte.

Así se dio origen a una política sostenida que tenía por objeto reinstalar el modo ferroviario, cuestión recogida y demandada por las instancias regionales. Los hechos que reseñaré así lo demuestran.

El nuevo marco legal permitió la formación de filiales, una de las cuales, Fepasa, estaba destinada a ser traspasada al sector privado, con todos los activos del área de carga. Esta privatización se inició con la venta del 51 por ciento de la propiedad. Posteriormente, en 2003, a través de una oferta pública de acciones, el grupo de empresas Sigdo Koppers, actuales controladores, adquirió de EFE cerca de un 30 por ciento de la propiedad de Fepasa, por lo que la Empresa de los Ferrocarriles del Estado conserva en la actualidad menos del 20 por ciento de la propiedad de Fepasa, porcentaje que estaba previsto vender para ayudar a financiar el Plan Trienal 2003-2005.

La privatización del área carga se sumó al traspaso efectuado en 1990 a Ferronor, que en ese entonces era filial de la Corfo, de todos los activos de carga y de pasajeros, ferroviarios e inmobiliarios, ubicados al norte de La Calera, lo que significó dejar fuera de la zona de servicio de EFE a todo el norte del país, con la excepción del Ferrocarril de Arica a La Paz.

Otras decisiones importantes que se adoptaron fueron las referidas al modelo de administración de la infraestructura y las condiciones de acceso a la vía para terceros porteadores de carga.

Resumidamente, EFE se hace cargo de la mantención de ciertos estándares comprometidos para la infraestructura y los porteadores pagan cánones y peajes, tanto fijos como variables, estos últimos en función de las toneladas kilómetros transportadas.

Se trata de un sistema abierto, del tipo multiporteador, en que más allá de la noción básica de monopolio técnico o natural que suele acompañar estos modelos, se prevé la entrada de nuevos porteadores.

Esto ocurrió efectivamente cuando la empresa Transap, cumpliendo los requisitos establecidos, alcanzó también la calidad de porteador.

En general, el modelo de gestión del sector fue concebido bajo el marco de la asociación público-privada, muy bien recibida por inversionistas privados que han estado participando activamente en el sector.

Se formó también la filial Invia, destinada a la administración del patrimonio inmobiliario de EFE, aprovechando las facultades que la nueva ley dio para enajenar todos aquellos bienes que no estuvieran ligados a la explotación ferroviaria.

El proceso de filiación fue clave para la continuidad de la empresa. Cabe mencionar también la formación de Merval, de Ferrosalud y de Fesub. A esta última le correspondió posteriormente el desarrollo del proyecto Biovías en Concepción.

A fines de 2005 existían otras 4 filiales sin actividad.

Como empresas coligadas EFE participa en el Paseo de la Estación S.A., la mencionada Fepasa y en Transporte Suburbano de Pasajeros S.A. Esta última sin actividades y controlada por Metro de Santiago, con un 66,67 por ciento.

La Ley N° 19.170 permitió también a EFE asociarse con privados para diversos fines. En esa dirección en 1996 se constituyó la sociedad de Desarrollo Inmobiliario San Bernardo S.A., cuyo objeto fue la explotación comercial del

inmueble correspondiente a la ex Maestranza Central de San Bernardo.

EFE mantiene el 35 por ciento del capital accionario, correspondiendo el 65 por ciento restante a la sociedad Inversiones e Inmobiliaria Sur-Sur S.A.

A fines de 2005 el objeto de la sociedad estaba prácticamente cumplido, restando sólo la venta de un paño de terreno.

Un aspecto particularmente importante de la ley N° 19.170 fue la definición del llamado "puente de jubilación", que permitió el retiro de la empresa de cerca de 4 mil trabajadores en condiciones de justicia, asegurándoles su remuneración, incluidos aportes provisionales y de salud, hasta que alcancen la edad suficiente para acceder a una pensión o jubilación.

Anualmente, en la Ley de Presupuestos se establece el monto que se traspasa a EFE para proceder al pago mensual de las remuneraciones de estos ex trabajadores. En 2005 dicho monto superó los 12 mil millones. Se estima que la obligación se extinguirá hacia 2020.

Así, superadas situaciones que impedían todo nuevo desarrollo, EFE aborda en 1996, de manera gradual, la modernización de sus servicios de pasajeros.

El Metrotren de la Región Metropolitana se organiza de modo de prestar un servicio regular y se decide la adquisición, por primera vez en 24 años, de trenes de pasajeros. Se trata de 5 unidades UT 440, excluidas del servicio en España y que son modernizadas antes de su traslado a Chile, llegando en 1997. Posteriormente, nuevas compras aumentarían la flota de estas unidades a 20, todas operativas a fines de 2005.

Luego, en 2000, se da un nuevo paso con la modernización del servicio a Chillán, que pasa a denominarse Terrasur. Se emplean 5 automotores españoles UT 444 reacondicionados, flota que a fines de 2005 suma un total de 10 unidades, todas operativas.

Desde 1993 se sucedían los Planes Trienales de Desarrollo, establecidos por la ley N° 19.170, que permitieron, entre otras cosas, ordenar y consensuar los objetivos de la empresa, racionalizar los recursos y medir los resultados.

El primer Plan de 1993 incluía medidas principalmente de orden administrativo, junto con objetivos como la ya mencionada privatización de la carga. El año 2000 se proponía abordar una serie de decisiones estratégicas, precisando el giro y el área de negocios de la empresa. Merval y Melitren debían ser objeto de desarrollos, según se planteaba, y contribuir a la meta, para ese tiempo, de 16 millones de pasajeros anuales.

Así, durante 12 años, entre 1990 y 2002, se desarrollan un conjunto de acciones que van tendiendo a generar las condiciones para la recuperación del ferrocarril.

Sin embargo, por diversas consideraciones, no se disponen los recursos necesarios para materializar un avance significativo y sostenido. El periodo no está exento de un debate sobre el tren que el país necesita y muchos anuncios se diluyen por la falta de un consenso sobre qué hacer con EFE.

Anhelos postergados, nostalgia, deseos de recuperar lo perdido durante la dictadura, de ganar terreno cedido a otros modos de transporte, reivindicaciones sindicales y regionalistas se mezclan con el análisis técnico-económico que chocan con la dura realidad de los presupuestos disponibles y la jerarquización de objetivos nacionales, en

los que el desarrollo del ferrocarril queda postergado frente a objetivos más urgentes, como la reducción de la pobreza, entre otros.

No es ajeno a este periodo las dudas sobre la viabilidad de la empresa, su carácter estatal y la ineficiencia histórica.

También debe tenerse presente el intenso lobby, contrario a la empresa y a su actividad, impulsado por intereses en industrias competitivas siempre presente.

También debe tenerse presente el intenso lobby contrario a la empresa y su actividad impulsado por intereses en industrias competitivas siempre presente.

Con todo, los avances de EFE son significativos y también lo es el avance de la situación económica nacional. De este modo se formula el Plan Trienal 2003-2005, que es concebido como un impulso decisivo para una modernización de EFE que lo sitúe con propiedad en el siglo XXI.

Un monto de inversión superior al materializado en los últimos 40 años, junto a un conjunto de proyectos evaluados social y técnicamente, se une a un equipo profesional comprometido con la empresa y con los objetivos que el país le fijó.

El consenso tras el Plan Trienal es amplio -al menos más amplio que en los años anteriores- e incluye al Congreso que aprueba la ley N° 19.847 que faculta al Ministerio de Hacienda a otorgar la garantía del estado a varias empresas, entre ellas EFE. Queda de manifiesto en la discusión de la iniciativa legal el mayoritario respaldo a las inversiones en el ferrocarril.

Hacia fines de 2002 un lamentable accidente que afecta a la joven estudiante de medicina Daniela García

precipita una crisis en EFE que tiene consecuencias profundas. De hecho cuando asumen nuevas autoridades directivas lo hacen en una empresa que tiene renunciados a la mayoría de sus gerentes, que vive una crisis interna en que todos se culpan y que es objeto de un lapidario juicio público.

Sobre esta historia se construye este plan trienal que llegó a tener una inversión de más de 1.100 millones de dólares y que es concebido como un impulso decisivo, más relevante que los anteriores, para situar a la empresa en el siglo XXI.

En el documento constan todos los antecedentes que se toman en cuenta y se tienen a la vista para formular este plan trienal y los programas de trabajo. Me voy a permitir pasar directamente a los resultados del Plan donde se van repitiendo los principales ítem.

Como esta dicho, este plan fue concebido como un gran esfuerzo por actualizar la empresa, dotándola de los recursos adecuados para exigir de ella eficiencia y un resultado operacional positivo antidepreciación. Así, el signo principal del Plan Trienal concluido en 2005 fue el de las inversiones. Estas alcanzaron una cifra superior a US\$ 1.100 millones y se concentraron en la modernización de la infraestructura incluyendo la recuperación del patrimonio deteriorado, el lanzamiento de nuevos servicios, la compra de un importante número de trenes, la incorporación de tecnología, remontando en algunos casos mas de un siglo de atraso, y la aplicación de un programa especial para mejorar los niveles de seguridad operativa.

Sobre la base de 4 ejes -i) eficiencia económica y en el manejo de recursos; ii) calidad de los servicios; iii) integración territorial, y iv) seguridad operativa- se estructuraron 10 programas de acción con un total de 72

proyectos que cubrieron todas las áreas de gestión de la empresa.

El objetivo central declarado concebía el Plan Trienal como un esfuerzo de gestión estratégico que permitiera lograr, en el plazo del plan, una mejoría sustantiva en los servicios ferroviarios, tanto en carga como de pasajeros, optimizando los resultados operacionales.

Para lo anterior se adoptaron formas de organización transitorias, como las aplicadas al Proyecto de la IV Etapa, al Proyecto Biovías, al Plan Integral de Seguridad y también, a la gestión financiera. Al finalizar el trienio estás ya entran en etapa de término y como se proponía para el próximo Plan Trienal, deben ceder su espacio a una organización más permanente.

En el campo financiero, la gestión de las inversiones se centró en el uso de la importante garantía estatal puesta a disposición de la empresa, la que fue aplicada a la emisión de bonos. Sin embargo, también fue necesario introducir la empresa por primera vez en el mercado de los créditos internacionales sin garantía y en el ámbito de acción de las agencias europeas de seguros de crédito para exportaciones.

Un hecho especialmente destacable lo constituyó la reutilización de un porcentaje importante de la garantía total puesta a disposición de la empresa sustituyéndola en su aplicación original por un crédito sin garantía y reaplicándola en otros proyectos.

Esta operación con importante beneficio para la empresa y el Estado, requirió la coordinación de entes públicos y privados como la Dipres, Contraloría General de la Republica, SEP, Subsecretaria de Transportes y los bancos y proveedores privados.

Como se detalla más adelante, las innovadoras formas de contratación expresadas en los CPIF significaron fuertes exigencias para la estructuración financiera del Plan.

La modernización de la infraestructura se concentró en el establecimiento de nuevos estándares para las vías y en el aseguramiento de las inversiones en el largo plazo, a través de los contratos de Provisión de Infraestructura Ferroviaria CPIF. Se licitaron y asignaron 2 zonas ferroviarias -una tercera se propone para el Plan Trienal 2006-2008-, las que ya han cumplido los primeros hitos previstos.

Otro aspecto destacable en materia de infraestructura, es el programa de mejoramiento de estaciones, en el que con la rehabilitación de edificios existentes y la construcción de otros nuevos, se recuperan los 72 recintos de mayor afluencia de pasajeros.

Desde la Estación Central de Santiago, monumento nacional construido en el siglo XIX, hasta la sencilla estación de Gorbea, pasando por las nuevas estaciones de Viña del Mar, Temuco y Puerto Montt, de San Pedro y Lomas Coloradas, en el Gran Concepción, en toda la zona de servicio de la empresa, comprendida entre las regiones Quinta y Décima, se pueden apreciar estas nuevas instalaciones. En todo caso, en poder de la Secretaría de la Comisión hemos dejado un listado completo y detallado de las distintas estaciones.

Este programa fue orientado, además, a la liberación de terrenos e instalaciones prescindibles, que han sido incorporados a los listados disponibles para la venta, lo que también constituye parte del financiamiento del Plan Trienal.

Nuevos servicios.

Cinco fueron los servicios que concentraron las actividades:

Merval, en la Quinta Región, que con una inversión de 430 millones de dólares -como se podrá apreciar en el cuadro que exhibiremos más adelante- migró hacia un servicio de metro operado sobre la base de frecuencia, con una flota de automotores nuevos y con tecnología de punta para el control del tráfico y de los sistemas operativos.

Un aspecto destacable es el soterramiento de la faja vía en la zona urbana de Viña del Mar, con un túnel de 4,3 kilómetros y cinco estaciones subterráneas.

Coincidiendo con el Plan Trienal 2006-2008, la filial Merval S.A. debía iniciar una operación autónoma sobre la base de un contrato de acceso para porteador de pasajeros.

Biotrén, en el Gran Concepción, que representó una inversión sólo en la parte ferroviaria de 65 millones de dólares y que forma parte del Sistema integrado de Biovías, construido y puesto en marcha por la filial Ferrocarril Subterráneo S.A., Fesub, abarca las comunas de Hualqui, Chiguayante, Concepción, Talcahuano, San Pedro de la Paz y Hualpén, la que esperaba dar servicio en una primera etapa, en 2006, a más de cuatro millones de pasajeros. Con posterioridad veremos qué ocurrió en la realidad.

En ese proyecto se construyeron dieciséis estaciones, se adquirieron cuatro automotores reacondicionados, a los que se sumaron tres provenientes de Merval, que también se modernizaron, y se instaló el primer hito del proyecto SEC.

Adicionalmente, la empresa coordinó y ejecutó, a través de Fesub S.A., de acuerdo con los convenios suscritos con los Ministerios de Hacienda, Obras Públicas y Vivienda el

resto de las obras de mejoramiento vial y urbano que fueron parte del proyecto Biovías.

Finalmente, se puso en marcha un servicio regional entre las ciudades de Victoria y Puerto Montt, el que representó un gran esfuerzo de recuperación de vías y estaciones totalmente abandonadas por décadas.

Se construyó un taller de mantenimiento en la ciudad de Victoria y se estableció un sistema de control de tráfico de Autorización de Uso de Vías -AUV- por voz mejorado.

El total de esa inversión ascendió a 44 millones de dólares.

Se materializó el relanzamiento del servicio hasta Temuco, el que se encontraba suspendido por la obsolescencia del material disponible, y se mejoraron las vías y las estaciones, con trenes de gran calidad, también reacondicionados.

Se reforzó el Terrasur Chillán a través de la creación de nuevas frecuencias intermedias, incorporándose una clase adicional de servicio y adecuándose los horarios a las necesidades del público.

En materia de adquisición de trenes, se adquirió un total de cuarenta y cuatro trenes y automotores, correspondientes ellos a veintisiete unidades nuevas y diecisiete unidades reacondicionadas. Con esa importante adquisición se completó una etapa de actualización, iniciada en 1996, luego de veinticuatro años seguidos sin comprar trenes.

Los equipos incorporados en el período corresponden a tres formaciones convencionales, más una locomotora extra para el servicio a Temuco, cinco automotores para el

reforzamiento del Terrasur Chillán, cuatro automotores diésel para el servicio Victoria-Puerto Montt y cuatro unidades UT 440, versión remodelada, para complementar la flota de Biovías, las que presentan mejoras, como nuevas acomodaciones, interiorismo e intercirculación.

Los trenes nuevos -los primeros en treinta y cuatro años- son veintisiete automotores que corresponden a la serie XTrapolis, fabricada en Francia por Alstom y prestan servicios en Merval.

Los trenes nuevos alcanzaron un monto de 95 millones de dólares y los reacondicionados de 35 millones de dólares, con lo que se llegó a un total, en el trienio, de 130 millones de dólares en el rubro.

La incorporación de tecnología se extendió a todas las áreas de la empresa, concentrándose principalmente en el proyecto SEC -señalización, electrificación y comunicaciones- el cual, adoptando la forma de un Contrato de Provisión de Infraestructura Ferroviaria, Cpif, está actualizando significativamente los sistemas de movilización y control de tráfico. Los Cpif son los contratos por los cuales, a través de un proceso de licitación internacional, se le entrega a la empresa ganadora un plazo para alcanzar un determinado estándar, la que luego debe permanecer por un plazo de catorce años haciendo mantenimiento de esa obra, con lo cual se asegura en el largo plazo la continuidad y el estándar del sistema ferroviario.

El señor PÉREZ (Presidente).- Señor Ajenjo, lo interrumpo brevemente para consultar cuánto tiempo le resta para finalizar su exposición.

El señor AJENJO.- Llevo quince minutos y estimo que me faltan quince minutos más.

El señor MONCKEBERG (don Nicolás).- Señor Presidente, no hay inconveniente, porque el señor Luis Ajenjo igual va a tener que concurrir nuevamente la próxima semana.

El señor PÉREZ (Presidente).- Continúa con el uso de la palabra el señor Luis Ajenjo.

El señor AJENJO.- El SEC representa, entonces, avances que, en algunos casos, superan más de un siglo de atraso, sustituyendo tecnología obsoleta, ineficiente y de alto costo de mantenimiento.

Los sistemas tecnológicos operan sobre la infraestructura y el material rodante, otorgándole nuevas prestaciones y aprovechando de manera integral sus capacidades, avanzando en seguridad y eficiencia en la explotación ferroviaria.

Como se mencionó en el acápite "Nuevos Servicios", la incorporación de nuevas tecnologías de seguridad y control y de gestión se verificó en todos los servicios intervenidos.

En materia de seguridad, debo recordar que, cuando se prepara este plan general, la empresa estaba especialmente afectada por el tema de la seguridad de sus pasajeros y, por lo tanto, se elevó a estratégico el plan trienal de seguridad integral.

Se elaboró un plan especial de seguridad integral, y se creó una subgerencia general, como una manera de darle importancia al tema y se hizo la aplicación de este plan.

Entre los elementos más destacables está el confinamiento de la vía férrea con la instalación de 600 kilómetros de reja, asegurando todas las zonas urbanas por donde circulan trenes. Estas rejas, luego de su instalación, son incorporadas a los contratos CPIF para su mantenimiento y conservación.

Destaca también el plan educativo que abarcó todas las comunas donde hay actividad ferroviaria, especialmente aquéllas donde el tren regresa luego de años de ausencia. La formación de monitores, los programas recreativos dirigidos a niños, las charlas a padres y profesores formaron también parte de la labor educativa.

La intervención de cruces instalando barreras y guardacruces, la construcción de 272 pasos peatonales a nivel y la instalación de pasarelas, junto con la renovación de las señalizaciones reglamentarias, completan el plan.

Este programa especial fue complementado con campañas publicitarias especialmente diseñadas. Los resultados demuestran que el diseño del plan fue apropiado y que se basó en un diagnóstico correcto de la situación.

Al finalizar la ejecución del Plan Trienal 2003-2005, EFE podía afirmar que sus pasajeros no tienen accidentes, exhibiendo un récord de 3 años seguidos sin lesiones de importancia (sobre menos graves).

Los accidentes de transeúntes sobre la vía se habían reducido en un 40 por ciento, cifra que mejora mas si se considera el crecimiento del tráfico, de pasajeros y carga.

En materia de cruces vehiculares, las medidas de mitigación, como el mejoramiento de accesos, de la visibilidad, de las carpetas de rodado y la instalación de barreras y guarda cruzadas, significaron un descenso de los accidentes.

Sin embargo, tal como se proponía para el Plan Trienal 2006-2008, debe abordarse la desnivelación de las vías donde las medidas reseñadas ya no tienen posibilidad de exhibir resultados.

Si bien no constituye el signo principal del Plan Trienal, el que, como se ha dicho, estuvo marcado por la magnitud de la inversión, se plantearon importantes objetivos en materia de gestión. Los logros principales en esta área de acción incluyen la actividad de estudios y el riguroso análisis de rentabilidad social y privada al que se sometieron todos los proyectos. Éste requirió crear una organización y un sistema de trabajo que perdura y que constituye un avance para EFE.

La implementación de los proyectos de inversión implicó el desarrollo de un conjunto de buenas prácticas de gestión, cuyos puntos centrales son los reglamentos de licitación, la incorporación de inspecciones técnicas de obras y los mecanismos de evaluación ex-post de los proyectos.

La búsqueda de las soluciones más eficientes y baratas dentro del conjunto de opciones que suele presentarse para un proyecto es una actitud presente que debiera consolidarse. Un punto demostrado en esta materia lo constituye la mejora en la capacidad de negociación y contratación que genera la ejecución, previa a toda licitación relevante, de la ingeniería del proyecto. De esta manera se precisa detalladamente los servicios, obras o equipamiento que la empresa necesita adquirir, asegurando que paga solo por ellos y que paga el mejor precio del mercado.

En la ejecución del Plan solo se exceptuaron de este principio aquellas obras en que la capacidad del potencial ejecutante se extendía de manera muy relevante al *know how* del rubro, en que este era escaso y en la urgencia de la obra.

La excepción la autorizaba el Directorio y como ejemplo podemos mencionar la ingeniería previa a las obras de mejoramiento del Viaducto del Malleco.

El diseño de modelos de gestión de las inversiones al que nos referimos en otra sección de este documento, también representa un avance en materia de gestión.

La actitud de apertura a la asociación público-privada en todo cuanto ello pueda beneficiar a la empresa, se ha representado en los programas de mantenimiento, en la elaboración de estudios, en la inspección técnica, en los programas culturales, en el desarrollo de nuevos negocios como la Planta de Soldadura de Chena, el centro comercial y de oficinas en la Estación Puerto, los estacionamientos de Viña del Mar y el desarrollo de una nueva etapa en el Mall Paseo Estación. Sin duda, deben mencionarse en este rubro necesariamente a los CPIF, que también constituyen un ejemplo en la materia.

Los programas de reducción del gasto y de aumento de la eficiencia permitieron mostrar lo mucho que aún se puede lograr en la materia. La atención a los procesos comerciales, la preocupación por desarrollar canales de venta junto con el desarrollo de estándares de servicio, constituyen avances que aparecen como un importante cambio logrado en el Plan Trienal.

La actitud de innovación, no promovida antes en EFE, se expreso en la búsqueda de nuevas maneras de gestar procesos tradicionales como la venta de pasajes, el soporte de los mismos y también, en la fidelización de los clientes.

El control de las filiales, por parte del directorio, fijando objetivos y permitiendo un sistema autónomo y eficiente, constituyó la obra relevante de la gestión.

En materia de comités debe destacarse la modificación de la contraloría interna que empezó a depender directamente del comité de auditoría del directorio, presidido por el vicepresidente del mismo.

En ese período asumió sus responsabilidades medioambientales desarrollando un sistema administrativo de gestión ambiental incorporando todos sus procesos y al fin del trienio se encontraba operando con metas precisas de certificación.

El tema medioambiental fue incorporado hasta el final, con posterioridad a su aprobación, luego de un diagnóstico solicitado por el directorio a la gerencia general.

En la sección siguiente, el señor Eduardo Castillo hará uso del *power point*, para explicar los cuadros financieros en los que veremos los números de lo que he dicho y cuál era la situación de la empresa al final de mi gestión.

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

El señor ALVARADO.- Señor Presidente, creo que podríamos dejar hasta aquí la intervención y hacer algunas consultas. Posteriormente los estados financieros los podemos consultar en diferentes instancias porque son públicos.

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

El señor DUARTE.- Señor Presidente, estamos dedicados a escuchar, como lo hemos hecho durante cinco sesiones, a todo los actores involucrados.

Además, al señor Castillo, en la sesión pasada, por una solicitud del diputado Alvarado, si no me equivoco, no se le permitió exponer.

Obviamente, me parece absolutamente inadecuado que nuevamente no se le permita exponer y desde ese punto de vista manifiesto mi opinión contraria y solicito que el señor Castillo pueda desarrollar su exposición.

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

El señor ALVARADO.- Señor Presidente, no he señalado que el señor Castillo no pueda exponer. Lo que digo claramente es que dividamos la sesión en dos etapas. Escuchamos una exposición bastante extensa respecto de la historia de EFE y los planes trienales, pero tenemos una serie de dificultades con la ejecución de esos planes. En consecuencia, me gustaría abordar esas materias, si la Comisión lo estima pertinente y, posteriormente, vemos los cuadros financieros. Los números los podemos consultar en cualquier parte.

En virtud de las consultas vamos a formarnos una opinión respecto del señor gerente general de la empresa.

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

El señor OJEDA.- Señor Presidente, soy partidario de permitir que las personas que han sido invitadas expongan tranquilamente y les demos el tiempo suficiente para hacerlo.

Ese es el motivo de su visita y tenemos suficiente tiempo para escucharlos.

Tengo la impresión de que ellos se sienten presionados con el tiempo. Debemos darles la oportunidad para meternos en el tema paulatinamente.

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

El señor MONCKEBERG (don Nicolás).- Señor Presidente, lo que ocurre es que esta sesión está convocada hasta las 13.00 horas y lo legítimo y esencial, dado que la exposición estaba referida a aspectos muy genéricos y

distintos respecto de los cuales la Contraloría efectúa reparaos, es que la Comisión investigadora haga preguntas.

Por lo tanto, si seguimos escuchando descripciones generales, útiles pero muy genéricas, no vamos a terminar.

No tengo problemas de que sigan exponiendo, pero adoptemos el acuerdo de invitar al señor Ajenjo para la próxima sesión para que conteste nuestras preguntas.

Insisto en que este tiempo se ha transformado en un monólogo.

El señor DUARTE.- Señor Presidente, quisiera respaldar esa solicitud en términos de que si la Comisión lo requiere, volver invitar a las dos principales autoridades de EFE del período 2002-2005.

El señor AJENJO.- No tengo inconvenientes. Lo importante es que se pueda trabajar bien.

El señor PÉREZ.- ¿Habría acuerdo para invitarlos para la próxima sesión?

Acordado.

El señor CASTILLO.- Señor Presidente, en mi calidad de ex gerente general de Ferrocarriles durante el período 2003-2005, voy a hacer una breve exposición con los resultados obtenidos en el período, que obviamente deben ser alineados con los objetivos que se plantearon en el plan trienal.

Esta exposición resume varias presentaciones hechas al Directorio de la empresa, donde fuimos dando cuenta de los avances en materia del plan trienal. Por lo tanto, esta presentación tiene ese carácter.

Los cuatro ejes estratégicos del plan trienal son: eficiencia económica, calidad del servicio, seguridad operacional e integración territorial.

Evaluaremos los resultados de la empresa, en función de estos cuatro objetivos.

Primero, eficiencia económica. Ésta nos dice cuales son los resultados operacionales de la empresa.

Nuestro compromiso durante el plan trienal 2003-2005 se relacionó con los presupuestos aprobados y los convenios de desempeño con el SEP. Se referían a los resultados operacionales de la empresa. Incluyen todos los tipos de ingresos: pasajeros, carga, servicios y los costos de la empresa. Estos últimos se refieren a personal, mantenciones, bienes y servicios contratados.

Los resultados muestran ingresos y costos durante el período en que me correspondió estar a cargo de la empresa. No incluyen depreciación. Para nosotros la depreciación no es un costo, es el resultado de una inversión hecha hacia atrás. Obviamente, si la inversión crece, la depreciación crece también.

El flujo son los ingresos operacionales menos los costos operacionales.

En ese período, los ingresos operacionales subieron de 26.000 millones de pesos a 29.200 millones de pesos, o sea, crecieron en un 43 por ciento, a pesar de que la empresa efectuaba fuertes intervenciones en la vía, lo que afectaba la disponibilidad de vías y equipos, por los trabajos que se realizaban.

A ese mismo cuadro, si le sacamos el subsidio de equidad, Ferrocarriles, en el plan trienal 2003-2005, consideraba un subsidio para 2003 de aproximadamente 1.500

millones. El año 2005 este subsidio se eliminó. Por lo tanto, sin el beneficio estatal el resultado es aún mejor.

Pasamos de una pérdida operacional de nueve mil millones a una de 5.200 millones, lo que nos hacía pensar que desde 2006 en adelante, ejecutados y concluidos los proyectos del plan trienal, la empresa podría llegar a un resultado operacional positivo.

Otra manera de medir la productividad es la continuidad laboral. La empresa contaba con una dotación superior a 1.800 trabajadores. Hoy son menos de 1.500, a pesar del aumento de los ingresos.

La generación de cada trabajador al aporte del valor de la empresa, aumenta de 12 millones de pesos al año, a 19 millones de pesos, al término del período. Esa es una forma de medir eficiencia en el uso de los recursos.

En el siguiente gráfico pueden observar que se disminuyó la dotación de la empresa durante un tiempo, incorporamos trenes y servicios, hubo un traspaso de personal de áreas administrativas al área de operaciones.

Los ingresos se comparaban con los resultados proyectados.

Al referirnos al POA, Plan Operativo Anual, hablamos del compromiso de la gestión con el Directorio, con el SEP y con el Ministerio de Hacienda. Como ya dijimos, tuvimos un crecimiento de más de 13 por ciento en los ingresos.

En términos generales, podemos observar la estructura de cómo se dividen los ingresos de la empresa.

El 47 por ciento corresponde a pasajeros, el 26 por ciento corresponde a la carga y el 27 por ciento corresponde a otros ingresos.

En relación al subsidio, se puede observar en el gráfico que se inicia el año 2003, continúa en 2004 y en 2005 se elimina.

Cuando decimos "venta de otros servicios", nos referimos, por ejemplo, a arriendo de propiedades ferroviarias, como también a nuestros talleres de rueda, soldadura y a una serie de iniciativas para generar utilidades y explotar los bienes de la empresa.

Transporte de pasajeros.

¿Cuál fue el desarrollo que tuvo esta área?

Merval, debido a que estaba al final de la construcción de una estación del túnel, pasa de 6 millones de pasajeros a 1 millón setecientos mil.

Hoy Merval transporta 8 millones de pasajeros.

Biotrén disminuye de 580 mil pasajeros a 345 mil. Pasa algo muy parecido a Merval, porque el último trimestre de 2005, en la zona de Concepción, se suspendieron servicios para hacer obras de rehabilitación de vías.

Servicios de largo recorrido y regionales.

Aquí se incluyen los trenes a Chillán, a Concepción, a Temuco, y los servicios regionales como Talca-Constitución.

Este servicio subió de 1 millón trescientos mil pasajeros a 1 millón cuatrocientos mil. Metrotrén, que es nuestro servicio a Rancagua y San Fernando, pasó de 5 millones trescientos mil pasajeros a más de 7 millones de pasajeros. Esta cifra es bastante importante, porque significa más de 25 mil pasajeros por día y también que 400 buses menos entran a Santiago diariamente, generando beneficios en términos de tiempo de viaje y contaminación.

Por lo tanto, este proyecto no solamente tiene rentabilidad social, sino también alta rentabilidad privada.

En términos de carga, contamos con dos porteadores: Fepasa y Transap.

Durante nuestra gestión, Transap, que había partido como una empresa que hacía transporte de ácidos, termina siendo un porteador nacional, asumiendo contratos tan importantes como el de la CMPC, que implica el trayecto de Laja a los puertos de la Octava Región.

Los transportes de carga, en este período, crecen en 7 por ciento. Las unidades están expresadas en toneladas por kilómetro en ruta completa, que es la forma cómo se mide el transporte de carga.

Hemos visto los ingresos. Veamos ahora los gastos.

Los gastos en personal bajan de 13 millones 900 mil a 13 millones, o sea, se mantienen o reducen en la empresa, lo que implica una baja de un 6,2 por ciento, aumentando el nivel de servicio.

Los gastos de bienes y servicios, fundamentalmente mantenimiento, electricidad y administración, suben de 19 millones 500 mil pesos a 21 millones 300 mil, es decir, crece menos que los ingresos, a un promedio de 10 por ciento en el trienio. ¿Cuál es el significado de todo esto? Que los gastos totales, personal, más bienes y servicios, crecen solamente en 3 por ciento.

En resumen, los pasajeros crecen en un 11 por ciento; la carga, en un 6 por ciento; los peajes, en un 160 por ciento; la venta de servicios, en un 16 por ciento y, finalmente, la transferencia del sector público baja. Por lo tanto, los ingresos crecen en 13 por ciento.

Como los gastos en personal bajan en 6 por ciento, y en bienes y servicios se mantiene o aumenta solamente en 10 por ciento, significa que la pérdida operacional de la empresa se ve disminuida en más de un 42 por ciento. Esos son los resultados.

En este cuadro se pasa de una pérdida de 9 mil millones a una pérdida de 45 mil millones. ¿Cuál es el subsidio en equidad? Equivale a un 42 por ciento. Si eliminamos el efecto subsidio en equidad significa disminuir la pérdida en más de 70 por ciento.

El segundo tema: calidad y servicio. ¿Qué se hace en términos de calidad y servicio? Se desarrollan nuevas formas de venta de pasajes. Hoy, se puede comprar pasajes por Internet, hay convenios con distintas empresas para el uso de la tarjeta.

Además, se incorporó la clase preferente al servicio de Chillán, cosa que antes no existía. Para ello, producto de los estudios de mercado que, permanentemente, estamos haciendo, se identificaron las necesidades y se remodelaron setenta y dos estaciones, se incorporó la tarjeta multivía de pago en Merval, Biovías, y se confinaron las estaciones. Se compraron cuarenta y cuatro equipos; veintisiete nuevos y diecisiete reacondicionados.

Otro de los indicadores es la calidad de servicio.

En 2005, en Metrotren, la puntualidad estuvo sobre el 95 por ciento. Eso quiere decir que más del 95 por ciento de nuestros servicios llegan con menos de cinco minutos de atraso.

En el tren a Chillán, también, la puntualidad estuvo sobre el 95 por ciento, salvo en el mes de mayo, que tuvimos problemas con la crecida del río Maipo. Debido al cambio de su eje hidráulico se le produjo un problema al

punto, que fue necesario reparar y suspender los servicios, lo que atrasó la operación. Lo mismo del tren a Temuco, el mismo problema que se presentó en mayo.

En términos de integración territorial -entendiendo por ella incorporar, acceder a la movilidad que requiere la gente y el respeto por su entorno y el desarrollo de la región-, ¿qué se hizo? Se incorporó el tren al Sur, Temuco-Santiago -como bien lo dijo nuestra Presidenta: un aumento en la frecuencia a Chillán- y se desarrolló el tren Victoria-Puerto Montt. Además, se construyeron diecisiete estaciones y se remodelaron otras cincuenta y cinco; se hizo una adaptación funcional de confinamiento de las estaciones Metrotren; se recuperaron todas las estaciones de Victoria a Puerto Montt; se terminó la vía férrea de la superficie del tramo Viña del Mar-Valparaíso, facilitando la conectividad vial.

La seguridad

La seguridad entendida por la cantidad de accidentes en función del riesgo y de la exposición. Como la exposición va a ir permanentemente creciendo, habrá más kilómetros, más frecuencia. Hoy, al final de nuestro período, en el tramo Santiago-San Fernando, hay más de ciento cuarenta accidentes al día. Entonces, la única forma de mantener controlados o bajar el número de accidentes es disminuir el riesgo. Para esto, se hizo un análisis educacional, sistemático de cuáles son las razones de los accidentes y se determinó que la mayor parte correspondía a atropellos, a cruces de vehículos. En ese sentido, ¿qué se hizo? Se confinó la vía férrea, pero no basta cerrarla en las zonas urbanas más que en las zonas rurales, con un cierre más rural, sino queda conectividad con las localidades de los sectores aledaños a la vía férrea. Por lo tanto, se construyeron pasos peatonales, pasarelas y se automatizaron los cruces.

Como ya dijo el señor Ajenjo, llevamos tres años sin pasajeros accidentados prestando servicio a más de 27 millones de personas en este período. El último accidente que tuvo Ferrocarriles fue en abril de 2003, cuando un pasajero saca la cabeza por la ventana de uno de los trenes antiguos y su cabeza toca con un puente.

El señor PÉREZ (Presidente).- ¿Los atropellos son considerados accidentes?

El señor CASTILLO.- No, sólo los que tiene que ver con pasajeros.

Como decía, en los proyectos de seguridad se confinaron más de 540 kilómetros de vías, por ejemplo, de la zona urbana y de la zona rural, que es una tarea muy importante. Una vez instaladas estas vías su mantención está a cargo de contratos de previsión de infraestructura ferroviaria de largo plazo.

Se instalaron 30 barreras automáticas; 253 pasos peatonales con un diseño tipo laberinto, con el objeto de que la persona al atravesar no pueda cruzar rápidamente y se vea obligada a mirar a ambos lados de la vía del tren; además, se construyeron pasarelas y cruces en desnivel, por ejemplo, a dos kilómetros de la Estación Central, sobre la Carretera del Sol, por lo que la situación actual es distinta a la de 2004. Otro caso son los tramos que favorecen al transporte de carga hacia los puertos de San Antonio y de Valparaíso. Estas son obras de infraestructura ferroviaria que hemos implementado.

Por otra parte, es muy importante la capacitación, ya que la gente estaba acostumbrada al hecho de que los trenes eran lentos, ruidosos y no pasaban nunca. En la actualidad son más rápidos, más silenciosos y más frecuentes. Además, debemos educar a toda esa gente que vive en los terrenos aledaños a la vía férrea para que se acostumbren a convivir con el tren, que se acostumbren a que deben

respetarlo y a que entiendan que es un valioso aporte para su movilidad. Para eso, se ha capacitado a más de 140 mil estudiantes y a más de 130 mil personas pertenecientes a centros de madre y juntas de vecinos.

En cuanto a los términos de relaciones laborales, como habíamos dicho, se disminuyó la dotación, se acordó postergar las negociaciones colectivas, se estructuró, con participación de los trabajadores, las carreras en los departamentos de tracción, movilizadores y administradores de tráfico; se convino el finiquito, el traspaso y la contratación de toda la gente en Merval; se racionalizaron las dotaciones desde Concepción hacia el sur.

Respecto de las inversiones, están separadas en estudios, infraestructura, estaciones, equipos -material rodante, como trenes y automotores- y seguridad.

Dentro de las inversiones hay que considerar 1.183 millones de dólares. Cuando hablamos de inversiones nos referimos a caja, por lo tanto son valores en dólares incluidos los impuestos, el IVA y los intereses de los créditos asociados al financiamiento de estas inversiones. Son flujos de caja en el tiempo producto de estas obras. Por eso, separé lo ejecutado en el período 2003-2005 de lo que está por ejecutar desde 2006 hacia delante. Por ejemplo, el contrato de rehabilitación de la vía es a largo plazo y hay una parte que se financia con la rehabilitación y hay una parte viable que se paga con el tráfico ferroviario.

De los 1.183 millones de dólares, 618 millones de dólares fueron destinados a EFE; 135 millones de dólares a Biovías y 430 millones de dólares a Merval.

De los 618 millones de dólares que le correspondió a EFE, se destinaron a estudios, seguridad, infraestructura, estaciones, material rodante. Dentro de lo que correspondió a

Merval en lo que se refiere a las estaciones está la infraestructura, ya que formaron parte de la obra del túnel y en la construcción del tren.

Presentamos un detalle de cada uno de los proyectos definidos en el plan trienal 2003-2005 para llegar a los 618 millones que corresponden a Ferrocarriles. Podemos ver en qué consiste cada uno de esos ítems. Por ejemplo, en los contratos del SEP, en particular en la realización del puente Malleco y del proyecto Alameda, existe una apertura mucho mayor.

En Concepción hay una apertura de las inversiones realizadas a través del proyecto Biovías. En el cuadro se aprecia lo que corresponde a proyectos viales, a la parte ferroviaria y al tema estaciones.

Respecto de Merval, el diagrama señala cómo se dividen los 430 millones de dólares en cada uno de los subproyectos.

El origen de los recursos de Ferrocarriles se encuentra en el Estado, pero también existen recursos propios, que corresponden a bienes de ferrocarriles que se venden para aportar al plan trienal, como las acciones de Fepasa, terrenos que no formaban parte de la vía ni forman parte de la explotación ferroviaria, acciones en otras sociedades y una serie de otros inmuebles o negocios.

Por lo tanto, de los 1.189 millones que era necesario generar para financiar este plan trienal, parte importante respondía a recursos propios y otros a recursos del Estado. Por ejemplo, en términos de la colocación de bonos, ésta excedería los 480 millones de garantía estatal. Al final, como la garantía se expresa después de la emisión de bonos en UF y las cifras en dólares, se generó una diferencia de 507 millones que correspondía a la UF de colocación de bono equivalente a esos 480 millones.

En resumen, el plan trienal 2003-2005 fue ejecutado en su totalidad. Todas las obras se ejecutaron, los plazos fueron respetados, se realizó un importante esfuerzo para lograr financiamiento a largo plazo y los contratos bajo la modalidad Cpif son una realidad que asegura la disponibilidad de la vía a largo plazo.

¿Por qué hago esta aseveración? Porque antes Ferrocarriles conseguía préstamos especiales o aportes de capital del Estado para rehabilitar las vías y, posteriormente, no podía mantenerlas con su presupuesto corriente. Por lo tanto, se dejaba pasar el tiempo.

Es posible asegurar que contamos con vías para San Antonio, Valparaíso y el sur en los próximos 16 años, ya que esos contratos están acordados sobre la base de estándares que otorgan seguridad a la carga, a los dueños de la carga y a los portadores.

En cuanto al tema de la seguridad también los accidentes disminuyeron en más de 40 por ciento en el período. Por lo tanto, somos responsables de haber devuelto el tren a Chile.

Se debe mejorar la confiabilidad de algunos servicios y se precisa ejecutar el plan trienal 2006-2008, con énfasis en la gestión, para dar continuidad a la labor que se está desarrollando.

El señor PÉREZ, don José (Presidente).- Muchas gracias, don Eduardo.

Tiene la palabra el diputado señor Claudio Alvarado.

El señor ALVARADO.- Señor Presidente, mientras escuchaba esta exposición, honestamente por momentos pensé en retirar el proyecto de acuerdo que dio origen a esta comisión

investigadora, ya que el estado de situación presentado en relación con Ferrocarriles es extraordinario.

El Plan Trienal está claro; aquí se señaló cómo se invirtieron los mil cien millones de dólares y no tenemos dudas al respecto.

Ahora, la Contraloría señaló una serie de situaciones que afectan la gestión de nuestros invitados y que paso a leer.

“Un grupo de reparos está constituido por la falta de garantías, es decir, numerosos contratos no se garantizaron en los términos como normalmente se construyen las garantías de las vinculaciones contractuales con el Estado.” A continuación las detalla. Es decir, señala que hay falta de cuidado y prolijidad en la administración que ponen en riesgo el patrimonio de una empresa del Estado.

“Otra expresión de transversalidad que detectamos es la falta de cotizaciones. Acudir con demasiada frecuencia al trato directo, en materias que normalmente debieron ser licitadas u objeto de licitación.” Está el caso de los trenes que se compraron a España.

“En la Empresa de Ferrocarriles del Estado se han incumplido las normas de adquisición. Es decir, la Empresa de Ferrocarriles del Estado tenía numerosos reglamentos de adquisición que, sobre la base de montos, de tipos de actividades, establecían una exigencia de actuar determinado y esa exigencia se regía por una norma que el propio Estado se ha dado, que es el reglamento contractual de Ferrocarriles, que no se cumplía.

No respetar su propia normativa de adquisiciones, no respetar su propia normativa de contrato, a nosotros, dentro de los actos contractuales que son formados en la

conversión de un ente público, estatal, estricto, como es la Empresa de Ferrocarriles, nos parece de suma gravedad.

Lo otro que nos parece grave en lo transversal es el incumplimiento de las normas de control interno. Es decir, había numerosos mecanismos de control interno, previstos en el ordenamiento interno de la Empresa de Ferrocarriles del Estado, que no fueron respetados y eso surge en muchísimos de los informes que ustedes tienen a su disposición.

Otro elemento importante es la obstaculización de la labor fiscalizadora. El elemento más singular y más expresivo de esta obstaculización está materializado en este oficio..." En ese documento se manifestó al ministro de Transportes las dificultades que tenían para investigar los actos de la administración.

Por otra parte, el ex presidente de la EFE que hoy nos acompaña ha señalado en la prensa que colaboraron con la fiscalización de la Contraloría y que establecieron la ventanilla única como un gran aporte para que el organismo contralor pudiera desarrollar su labor.

Sin embargo, el contralor señaló: "El establecimiento de una ventanilla única produce una "trabazón" de la labor fiscalizadora, lo que nos obliga a interactuar disciplinada y unitariamente con un solo órgano de manejo de información interno, que es precisamente lo más contrario a una validación auditora, que significa acceder directamente a la fuente de bases de datos que significan el contenido de la validación."

Encuentro realmente insólito escuchar una exposición que hable de eficiencias económicas, cuando las pérdidas acumuladas son de más de 100 mil millones de pesos; de calidad de servicio, cuando los trenes no funcionan; de integración del territorio, en circunstancias de que desde Victoria al sur todas las estaciones están abandonadas, y de

seguridad, cuando los propios trabajadores nos han señalado situaciones contrarias.

Respetando el derecho de nuestros invitados a exponer lo que estimen conveniente, me gustaría conocer la opinión que ellos tienen respecto de los cinco puntos que detalló el contralor en esta misma Sala.

Con respecto al tramo Victoria a Puerto Montt, quiero saber si las decisiones se tomaron considerando estudios de evaluación social y de rentabilidad económica, porque tenemos antecedentes de que había informes que establecían una rentabilidad determinada, que posteriormente fue modificada para ser presentada a Mideplan y llevar adelante este proyecto. Lo anterior es al margen de la forma en que se abordaron las adquisiciones de trenes en mal estado, que no cumplieron los objetivos, que hoy están abandonados, que no pueden hacerlos funcionar y que se compraron casi al mismo valor de equipamientos nuevos.

Recordar el acta de la sesión en la que estuvo presente el contralor me lleva a pensar que no estaba equivocado cuando presenté el proyecto de acuerdo para investigar las presuntas irregularidades en la Empresa de Ferrocarriles del Estado, porque al escuchar la reciente exposición -olvidando lo que dijo el contralor- me dio la impresión de que esto era un mundo de fantasía, que los trenes eran la última maravilla, que se llegaba a todas partes de Chile y que se compran los pasajes vía internet. Sin embargo, tengo entendido que cuando una persona de Puerto Montt quería anular un pasaje porque no podía viajar, llamaba por teléfono a Victoria y no obtenía información alguna si el tren salía, volvía o no llegaba. Aquí se habló de puntualidad, y si le llaman así a un tren que funciona un día y cinco meses después desaparece o si uno compra un pasaje de Puerto Montt a Osorno y el tren no regresa, no sé en qué mundo estoy.

Por eso, quiero que me den clara respuesta respecto de las opiniones del Contralor, porque lo que aquí dice el ex presidente de EFE, a través de la prensa, es que existían controles, que todo estaba regulado y que no son informes finales de la Contraloría, sino informes parciales.

Sin embargo, ¿qué señala la Contraloría? El contralor dice: "El documento -él lo llamó gráficamente 'ladrillo'- que hemos acompañado, no es un informe final, sino que varios informes finales". Y de las acciones que solicitamos a EFE, nunca más supimos, si las tomaron o no.

En consecuencia, recordando las expresiones del contralor, pido que nos den respuesta a estas cuestiones, porque son totalmente contradictorios. Quiero saber si EFE tiene la razón o si la Contraloría fue a visitar otra empresa que no se llama Ferrocarriles del Estado.

El señor DUARTE.- Señor Presidente, en primer lugar, pido que concordemos el método a seguir. El diputado Alvarado pidió que contestara en seguida. Entonces, quiero saber si prefieren contestar de inmediato o vamos a hacer una ronda de preguntas.

El señor PÉREZ (Presidente).- ¿Habría acuerdo para hacer una ronda de preguntas?

No hay acuerdo.

Tiene la palabra el señor Luis Ajenjo.

El señor AJENJO.- Señor Presidente, precisamente el título de la página es "Fiscalización de la Contraloría General de la República". Por eso, me pareció evidente que uno tenía que referirse a ese tema, dados los informes de la Contraloría y las expresiones del contralor en esta misma comisión.

No es fácil responder a todas. Tenemos un análisis detallado de los veintinueve informes que ha entregado la Contraloría en esta Comisión; pero hay algunas cosas que decir antes.

En primer lugar, respecto del ámbito de control, se ha dicho que es una empresa sin control. Pues bien, nada más alejado de esa realidad, toda vez que debe responder a un nutrido conjunto de instancias de modernización y control. Como resulta evidente, más allá de la intensa fiscalización de la Contraloría, hay dos funcionarias que, prácticamente, viven en la empresa. Cuando nos trasladamos de un lugar a otro, se las considera y traslada con sus oficinas, sus escritorios, etcétera. Reitero, en las oficinas de EFE hay permanentemente dos señoras fiscalizadoras haciendo su trabajo todos los días.

EFE también está sometida a las disposiciones de las sociedades anónimas abiertas y, por tanto, sometida a la supervigilancia de la Superintendencia de Seguros y Valores. Debe preparar trimestralmente la Fecu, o ficha estadística codificada uniforme, y designar auditores externos que auditan y emiten dictamen anual sobre sus balances y estados financieros. Además, estos auditores emiten un informe anual sobre la marcha de la empresa, que remiten a la Superintendencia mencionada, y preparan un informe o Carta a la Administración sobre materias de control interno y la opinión que sobre éste se han formado en su labor de auditoria periódica.

Está el último informe del año 2005, el cual tenía en mi poder -es una copia mía-, donde en la parte pertinente señalan que: "Al respecto, no observamos debilidades importantes en la estructura de control interno que reúnan las características anteriormente señaladas".

Por otra parte, la empresa, como la mayoría de las empresas públicas, está bajo la supervisión permanente del SEP, Sistema de Empresas Publicas, comité Corfo especializado en control de gestión. Anualmente, durante el Plan Trienal 2003-2005, EFE suscribe un Convenio de Programación con el SEP, el que contiene metas detalladas por área, establece objetivos de gestión y compromete resultados para cada período. Mensualmente se emitió un informe de avance, el que era revisado y discutido en sesiones ad-hoc.

Para la evaluación periódica se definieron indicadores financieros y operacionales, indicadores de inversión e indicadores de cumplimiento de compromisos de gestión.

De estos compromisos y de toda la marcha de la empresa, el SEP informó rigurosamente a la Cámara de Diputados, según estableció la ley N° 19.847, de modo tal de garantizar el análisis y la evaluación de la gestión y desarrollo de los planes y políticas de las empresas que se beneficiaron de la garantía estatal definida en el citado cuerpo legal.

En el último informe del SEP, que está en poder de esta Corporación -lo confirmé con sus actuales autoridades-, para el período del Plan Trienal, señala: "EFE concluye el año habiendo logrado alcanzar la meta operacional, lo que ha significado aumentar los ingresos propios de la operación respecto del presupuesto y reducir las perdidas operacionales antes de depreciación respecto del año anterior, con lo que se espera lograr el objetivo trazado en el Plan Trienal 2003-2005 de obtener un resultado operacional positivo antes de depreciación a contar de 2006.

Sobre los proyectos del Plan Trienal, el SEP prosigue: "En lo que se refiere a los proyectos de Inversión, EFE ha consolidado la incorporación de capitales privados..."

Más adelante dice: "Los planes, acciones y metas comprometidas con el SEP fueron desarrollados satisfactoriamente. De esta manera -éste es el informe que ha llegado a esta Corporación-, EFE continua la recuperación del modo ferroviario...".

Adicionalmente, el SEP imparte instrucciones sobre diversas materias de aplicación común a las empresas bajo su dependencia, como sobrecontratación y remuneraciones de ejecutivos -sé que han sido mencionados en las reuniones- o viajes al exterior, que sé que también han sido consultados. He tomado conocimiento de ello por los videos grabados informalmente que pude ver, pues no fue posible tener acceso a las versiones, ya que las grabaciones me fueron negadas.

Están los anexos que hemos entregado a la Secretaría, con las normas impartidas por el SEP sobre esas materias y a las cuales la empresa se apegó rigurosamente.

También estaban bajo la mirada del SEP las filiales de EFE. Así, el Convenio de Programación de 2005 comprometía la presentación de un informe de actividades y de los planes de negocios de cada filial para el período siguiente, cuestión que también consta en los anexos.

Además, EFE está bajo el control de la Dirección de Presupuestos del Ministerio de Hacienda, Dipres, la que, de acuerdo a su misión y a las facultades para la formulación, aprobación y ejecución del presupuesto contenidas en la Constitución Política y en el decreto ley N° 1.263, de 1975, establece principios de unidad y de universalidad del presupuesto, lo encuadra en un programa financiero de mediano plazo -los datos de todas las empresas públicas también están contenidos allí- y define normas para el control de las eficiencias.

La Dipres es el organismo técnico encargado -¡Y por Dios que tiene la mano firme!- de proponer la asignación de

los recursos financieros del Estado, orientar y regular el proceso de formulación presupuestaria, y regular y supervisar la ejecución del gasto público.

EFE debe presentar a la Dipres su Presupuesto Anual de Caja para su aprobación. Además, debe informar mensualmente sobre la ejecución de ese plan, presentar las inversiones con RS para que sean identificadas presupuestariamente, solicitar autorización para toda gestión de financiamiento externo, solicitar emisión de decreto que autorice todo endeudamiento, solicitar el decreto para la emisión de bonos, informar mensualmente sobre sus inversiones financieras, solicitar autorización especial para operaciones financieras de derivados, presentar las solicitudes mensuales de giros de las partidas contenidas en la Ley de Presupuestos. Ello, entre otros compromisos mensuales, que ya pasan a ser diarios.

Adicionalmente, la Dipres recibe los informes del SEP sobre cumplimiento del Convenio de Programación y participa activamente en la discusión relativa al Plan Trienal.

Por ultimo, durante todo el Plan Trienal 2003-2005 el directorio de EFE contó entre sus integrantes con funcionarios del Ministerio de Hacienda, frecuentemente de la Dipres.

El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones debe aprobar el Plan Trienal. También supervisa a EFE en la formulación del presupuesto.

El intenso ámbito de control que tiene la empresa a mí, que venía del mundo privado -ésta es mi primera participación a este nivel en el mundo público-, me significó muchas veces sentirme agobiado. Además, mirándolo desde afuera, el grado de control y de eficiencia que tiene el Estado es mucho mayor de lo que uno se imagina.

También debe mencionarse la fiscalización de la Cámara de Diputados, la que, además de conocer de los informes periódicos del SEP ya mencionados, solicita frecuentemente información sobre las más diversas materias. Sólo en 2005 entre el señor Castillo y yo contestamos más de 120 solicitudes de información de parte de esta Cámara, a lo cual se agrega la labor de las Comisiones, las cuales también solicitaron informes o exposiciones. Lo mismo hizo el Senado en un número un poco menor: 40 solicitudes de información sólo en 2005.

Además, por lo menos en cuatro oportunidades concurrí a la Comisión de Transportes de la Cámara de Diputados. El 13 de agosto de 2003, la Sala hizo el honor de recibirme junto al entonces ministro Etcheberry y al presidente del SEP de la época, sesión en la que tuve la posibilidad de explicar el Plan Trienal completo.

Además del control externo reseñado, existe un ámbito de control interno. Siguiendo la idea de las grandes corporaciones, mediante acuerdo de directorio se creó el Comité de Auditoría del Directorio, se modificó la unidad de control interno transformándola en una verdadera contraloría interna, la cual pasó a depender directamente de dicho Comité presidido por el vicepresidente del directorio.

Los directores de EFE y sus principales ejecutivos están obligados estatutariamente a presentar una declaración jurada sobre capacidades, requisitos e incompatibilidades al momento de asumir sus cargos. Además están sometidos al sistema de control de intereses de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 37 de la Ley N° 18.046 y en el decreto supremo N° 99, debiendo entregar y mantener actualizada su Declaración de Intereses, que es enviada a la Contraloría General de la República, etcétera.

Adicionalmente, y para ello hay un anexo completo, el Sistema Nacional de Inversiones del Departamento de Inversiones del Mideplan lleva un control exhaustivo, riguroso y preciso, que puede ser consultado por cualquiera persona a través de Internet, pues no se necesita clave de acceso. He entregado una copia de lo que se puede obtener por Internet, donde aparecen todos los proyectos ejecutados por EFE, sus estados de avance, sus montos, las autorizaciones, etcétera.

Respecto del juicio de mera certeza -como ustedes saben, no soy abogado-, quiero leer un texto que he preparado con algunos informes legales, el cual señala lo siguiente:

“Juicio de Mera Certeza.

“Se ha dicho que EFE pretendió sustraer sus actividades de la acción fiscalizadora de la Contraloría. Como resultara evidente con la nutrida fiscalización tenida a la vista, ello no es efectivo.

“Un hecho que puede haber inducido esos comentarios y también una duda de la Contraloría respecto del ánimo de colaboración de la empresa lo constituye la causa iniciada por la empresa en 1997, radicada en el 18° Juzgado Civil de Santiago, destinada a obtener una declaración de mera certeza y la nulidad de dictámenes de la Contraloría General de la República, los cuales se estiman sobrepasan el ámbito de atribuciones asignadas a la entidad contralora en relación con EFE.

“En ese entonces, luego de la entrada en vigencia del nuevo estatuto de EFE, ésta es sometida a la fiscalización de la Superintendencia de Valores y Seguros, según lo establecen los artículos 38 y 39 del DFL N° 1, de 1993.” Dicho precepto jurídico fija el texto final de la ley N° 19.170, de EFE, aprobada por el Congreso Nacional. Se agrega: “y en opinión de la empresa, la Contraloría debe

ejercer sus potestades fiscalizadoras, limitadas a las que tiene respecto de una sociedad anónima abierta y por los aportes y subvenciones del artículo 32 de su ley orgánica.

“La Contraloría, por su parte, señala que no se trata de un juicio de mera certeza, que los tribunales ordinarios no tienen competencia para conocer estas materias y que a EFE le son aplicables los artículos 87 y 88 de la Constitución Política de la República, artículo 40 del DFL N° 1 y artículo 16, inciso segundo, de la ley N° 10.336, orgánica de la Contraloría General de la República.

“En abril del año 2001, el tribunal dicta sentencia que acoge el planteamiento jurídico de la empresa, declarándose competente para conocer y resolver la materia del juicio, estableciendo que EFE está sometida a la fiscalización general de la Superintendencia y especial de la Contraloría, no pronunciándose sobre la nulidad de dictámenes por acoger la acción principal.

“El Consejo de Defensa del Estado apela de la sentencia ratificando sus fundamentos. Los alegatos se realizan en agosto de 2005 y, el 31 de enero de 2006, la Corte de Apelaciones de Santiago dicta su sentencia revocando el fallo de primera instancia. La empresa recurre de casación y, por informaciones de prensa, al parecer en las últimas semanas se habría desistido de dicha acción.

“Como se puede apreciar, en todo momento ha imperado el estado de derecho, que prevé los mecanismos para dirimir asuntos de gran complejidad y profundidad jurídica como el que hemos reseñado.”

La empresa -me enteré al leer los documentos de esa época-, después de un discernimiento y una vez que ha consultado a abogados muy destacados, decide que los tribunales resuelvan un conflicto que mantiene con la Contraloría respecto de la competencia de ésta. Sin embargo,

durante todo el proceso del juicio -nueve años-, dicho órgano contralor sigue teniendo todas las facultades para fiscalizar a EFE. Se decide recurrir de casación porque tenía a la vista los antecedentes de los abogados y, además, existía un fallo anterior de los tribunales de primera instancia en favor de EFE. Por lo tanto, en nuestra calidad de directores, decidimos responsablemente seguir adelante con las acciones legales. Fue así como facultamos a la Gerencia y a la Fiscalía para tomar la decisión.

Cabe señalar que la empresa ha sido representada para estos efectos por el abogado Rolando Pantoja Bauzá, doctor en derecho, profesor titular de la cátedra de derecho administrativo de la Facultad de Derecho de la Universidad de Chile y presidente del Instituto Chileno de Derecho Administrativo.

En general, nuestra opinión es que este juicio, iniciado en 1997, no era una cuestión antojadiza; sin embargo, el contralor general manifestó aquí que era una artimaña de la empresa. No sé si quienes iniciaron el juicio, en 1997 hayan querido hacer una artimaña. Creo que fue una manera razonable, dentro del estado de derecho que impera en el país, para ver la forma como se resuelve una controversia jurídica. Ésa era la manera de resolverla, por lo que los tribunales han resuelto que la Contraloría tenía la razón.

A mi juicio, lo importante es que así correspondía resolver esta materia en el seno de los tribunales, razón por la cual han acogido y tramitado la presentación durante todos estos años. Además, la Contraloría tuvo todas las facultades de fiscalización durante todo el período.

Respecto de la relación con la Contraloría -lo puedo decir con bastante autoridad porque, a pesar de que yo no estaba en el día a día, me tocó responder varias peticiones de dicha institución- el tema de la "ventanilla

única" fue pactado con los funcionarios como una manera de asegurar que se les entregarían los documentos que ellos se quejaban que no recibían. Además, nuestra queja era en torno a que la oportunidad era poca. Por cierto, un principio básico de la auditoría es que la información esté próxima al hecho fiscalizado. Como ustedes han visto, las fiscalizaciones llegan hasta siete u ocho años después, y saber de inmediato qué es lo que había detectado la Contraloría podía ayudarnos a mejorar la gestión. En todo caso, no había ánimo de entorpecer la investigación, sino todo lo contrario, pues -repito- pensábamos que conocer oportunamente los informes de la Contraloría era una ayuda para nosotros. Si los fiscalizadores detectaban algo que nosotros no habíamos detectado, queríamos saberlo rápidamente, para ponerle atajo, ya que de nada sirve saber las cosas años después, como efectivamente ocurrió.

Hasta la fecha la Contraloría ha dado a conocer 29 informes -los he leído todos-, muchos de los cuales incluso han salido por la prensa, pero sólo algunos de ellos son definitivos; la mayoría son preliminares. Al respecto, quiero hacer presente que la propia Contraloría, en su dictamen 41.810, el cual pueden encontrar en la página web de ese organismo, previene respecto de los efectos de los informes preliminares en los siguientes términos: "Puesto que los informes de esta naturaleza no son el producto de un procedimiento jurídicamente regulado que deba materializarse en un expediente formal del que aquellos sean la culminación, no podrán tener por objeto hacer efectivas responsabilidades de ninguna clase o aplicar sanciones, cual es, por el contrario, el caso de las resoluciones o sentencias que se dictan al término de una investigación sumaria, de un sumario administrativo o de un juicio de cuentas, instrumentos jurídicos, todos ellos, que el ordenamiento jurídico pone a disposición de este ente fiscalizador o del juzgado de cuentas que en el mismo funciona, precisamente para hacer

efectivas las pertinentes responsabilidades administrativas o civiles cuando se detecta la existencia de ellas."

El dictamen continúa señalando que los informes preliminares de fiscalización son el resultado de la evaluación realizada y tienen por objeto emitir una opinión preliminar acerca del significado de determinados hechos. En términos textuales señala: "En cambio, los referidos informes son el resultado de la evaluación realizada por fiscalizadores de este órgano de control con respecto a un conjunto de antecedentes de distinta índole -normativos y documentales, entre otros- y se circunscriben a dar cuenta de la tarea realizada, con el objeto de poder emitir una opinión preliminar acerca del significado de determinados hechos en materias propias de su competencia."

La mayoría de los informes de la Contraloría -no todos- tuvieron respuesta de la empresa en su momento, pero sólo en algunos de ellos se recogió la opinión de Ferrocarriles; en la mayoría, no.

El señor Castillo tiene un análisis pormenorizado de los 29 casos presentados por el señor Contralor en la sesión que esta Comisión celebró el 9 de mayo.

Quiero adelantarme a responder algunas de las cosas que el diputado Alvarado mencionó sobre el particular.

Por ejemplo, el Contralor dice que en numerosos sumarios no se sabe qué pasó -sé que ésa fue la expresión textual porque ayer vi el video de la sesión-, debido a que la empresa no dio respuesta. Al respecto quiero decirles que de los 29 informes que he revisado no hay ninguno -repito-, ninguno, en que la Contraloría haya solicitado a la empresa que instruya un sumario. Pueden verlos. Sólo en uno de los informe finales, firmado por don Patricio Pérez, se dice que podría ameritar la instrucción de un sumario y pone en manos de la empresa la decisión de hacerlo.

Hay otro informe, uno preliminar, en que una fiscalizadora dice que si se comprobaran ciertas cosas se podría instruir sumario.

Eso es todo lo que hay.

Que la Contraloría haya solicitado que se instruyera uno o más sumarios y la empresa no lo haya hecho es algo nuevo para mí, porque si bien no conocía el día a día de la empresa, he revisado los 29 informes y ninguno de ellos da cuenta de algo así. Si quieren desmentirme, que muestren un informe que diga lo contrario.

Respecto del tema de las garantías, el señor Contralor dice que numerosos informes señalan que se aprecia descuido y que no se tomaron las precauciones que el Estado toma habitualmente en transacciones de esa naturaleza.

Al respecto quiero decirles que hay un caso que se refiere al tema de las garantías y compra de fiadores que fue conocido por los tribunales de justicia, en razón de un recurso de amparo económico interpuesto por un participante en una licitación internacional que no se adjudicó el contrato. En definitiva, perdió tanto en la Corte de Apelaciones como en la Corte Suprema, y con sentencias que se refirieron al fondo de la materia controvertida, esto es, respecto de la forma en que se había desarrollado la licitación. No obstante haber perdido en los tribunales, ese mismo señor presentó un reclamo ante en la Contraloría.

Es del caso señalar que los servicios para los que se llamó tal licitación fueron prestados, que los desviadores están instalados y que no hubo ningún perjuicio al Fisco. Si bien no tengo antecedentes acerca de la respectiva boleta de garantía, la actual administración de la empresa podría entregárselos, porque deben tenerlos. Si ustedes se lo piden, seguramente podrán explicar con detalles lo relativo a dicha boleta, que era el tema de la controversia.

Hubo otro caso referido a boletas de garantía, pero en opinión de la empresa se trataba de un error de apreciación por parte de la Contraloría, de la fiscalizadora, que en respuesta de la empresa queda claro y no comparte la opinión de la Contraloría respecto de la boleta de garantía.

Creemos que cometieron un error de hecho en la apreciación de cómo tenía que ser esa boleta, obra que, por lo demás, está terminada y las boletas ya devueltas a quienes realizaron las obras. Y no hay otras que se refieran al tema de boletas de garantía. Por lo tanto, las numerosas que aquí se mencionaron son dos: Una, zanjada por la justicia y, otra, que la empresa no comparte y, como señalaba, las obras ya fueron terminadas y las boletas incluso devueltas.

Se dice que hubo abuso de la compra directa. Cuando se hacen afirmaciones de esta naturaleza hay que demostrar las cosas con números. Ninguno, insisto, ninguno de los informes de la Contraloría se refieren a abuso de compra directa. El señor contralor ha sido mal informado en esta materia y voy a solicitarle una audiencia para contrastar la información que tiene, porque la información pública que se ha entregado aquí y los 29 informes no se refieren a exceso de compras directas.

Lo que se indica es que habríamos aplicado mal los mecanismos de compra. La propia empresa dictó sus mecanismos de compra. Es posible que las fiscalizadoras no hayan tenido a la vista -eso nos parece en el análisis de algunos casos- el reglamento de compra de la empresa. Al parecer se basaron en reglamentos antiguos. Probablemente, un error nuestro fue no avisar el cambio. Está aprobado en las actas de directorio, las que son públicas y que ha revisado la Contraloría, y es posible que no se hayan dado cuenta de la situación; es decir, que hubo un cambio en el reglamento.

Hemos entregado el anexo a la Secretaría, que tiene la fecha exacta de entrada en vigencia de ese reglamento. Hay informes posteriores al reglamento que se refieren todavía a los reglamentos antiguos, reglamento, por lo demás, que dicta el propio directorio de la empresa; reglamento que después tiene excepciones.

Efectivamente, también consta en las actas de directorio que en algunas ocasiones la gerencia solicitaba excepciones al directorio sobre alguna de estas materias, pero tampoco hay abuso de compra directa ni en cantidad de compras ni en montos; particularmente en montos.

Como se ha visto en los cuadros presentados por el señor Castillo, de los 1.183 millones de dólares, para ser exactos, el grueso son pocos contratos muy grandes y todos hechos por licitación pública internacional, como corresponde. Por lo tanto, cuando se informa que hubo abuso de compra directa, quisiera que me precisaran cuáles son los contratos de compra directa y en qué consiste el abuso, si en el monto o en el número de los contratos.

Mi impresión, desde el directorio de la empresa, por las aprobaciones que nosotros dábamos, es que la gran mayoría y los grandes contratos todos se hicieron por licitación pública, como correspondía.

Respecto de la compra de trenes, efectivamente las compras de trenes españoles reacondicionados se han hecho desde 1996 sin licitación pública. Consta en los documentos entregados a la Secretaría una minuta descriptiva de por qué esto es así. Quisiera resumirla, aunque ustedes la podrán consultar en profundidad.

EFE fue comprando los trenes de a poquito. En 1996 le autorizaron la compra de tres trenes. En el mercado, el fabricante de trenes nuevos no permite que uno los compre de a tres. Merval pudo comprar trenes nuevos porque los números

de su proyecto lo permitían y porque compró 27 trenes. Primero, es un tema de cantidad de trenes.

Segundo, la mayoría de los proyectos si uno los evalúa con el valor de los trenes nuevos sencillamente no pasan la aprobación.

Me parece que el diputado Alvarado decía que se cambiaban los valores de los proyectos. Bueno, efectivamente, uno busca cómo los proyectos den, y si el proyecto no da con trenes nuevos, busca si da con trenes usados. Efectivamente, eso es así. Esa es la labor que uno hace. No es doloso ni llama a escándalo. Uno busca que los proyectos puedan ser aprobados, que la rentabilidad supere el umbral mínimo. ¿Y cómo lo busca? Con formas más económicas de realizarlos, acortándolos, dividiéndolos en dos, de distintas maneras, y eso se hace en el Estado de Chile y es normal y legítimo.

Por ejemplo, si el proyecto de Chillán se hubiera tratado de hacer con trenes nuevos -estoy hablando de 1999-, no se habría realizado. Solamente pudo hacerse porque existía esta posibilidad de comprar los trenes usados.

Además, quiero decirles que EFE ha mantenido una relación estrechísima con Renfe, el ente estatal español. Estos trenes se compran sin intermediación de ninguna naturaleza, es decir directamente de empresa estatal a empresa estatal, enmarcado en un proyecto de cooperación.

La primera versión de ese proyecto de cooperación terminó en 1980. Desgraciadamente, no sirvió para comprar trenes durante todo ese período. Luego se retoma el año 90 en el marco del Tratado de Cooperación entre Chile y el Reino de España y a partir de ahí la empresa enmarca su propio proyecto de cooperación con Renfe dentro del esquema del proyecto de cooperación de país a país. En esas condiciones se inician las primeras compras.

La empresa sin querer compró flotas homogéneas de trenes, porque si se compran 3 de un tipo y al año siguiente otras 6, obviamente tiene que ser de las mismas. No pueden ser distintas.

Por tanto, este conjunto de razones por las cuales se van comprando trenes impide que se haga licitación. Para mi tranquilidad me habría gustado que todo hubiera sido por licitación, pero no tenía ningún sentido; era inoficioso, inoperante. Nos habríamos tenido que inventar una licitación para revestir estas operaciones de compra.

Además, y lo más importante a mi juicio, es que el directorio de EFE cuenta con plenas facultades para hacerlo así. A pesar de que no es una facultad que se quiera usar frecuentemente, en este caso, responsablemente digo, no teníamos otra posibilidad que continuar con lo que habían empezado nuestros antecesores hace 8 ó 9 años atrás. Ahora, creemos que ese proceso ha terminado.

También me falta exponer el Plan Trienal 2006-2008, que probablemente por la hora no va a ser posible.

Los datos que hemos entregando son una fotografía de la empresa a fines del plan trienal. Desgraciadamente -y aprovecho de decirlo ahora-, en este momento la empresa no tiene un plan trienal porque el que se había aprobado a fines de nuestra gestión -2006-2008, el cual consta en los documentos que hemos entregado a la Secretaría -además de la recomendación del SEP y la carta de los ministros aprobando este plan trienal- desgraciadamente fue suspendida en abril del año pasado.

Yo no he tenido ningún contacto con la empresa durante todo este tiempo debido a mis actividades particulares ni tampoco tengo información de la situación, salvo la que he conocido a propósito de la formación de esta comisión investigadora y por los medios de prensa. Pero

preparándome para esta reunión puedo decir que la empresa no tiene un plan trienal ni tampoco un plan estratégico. Lamentablemente, buena parte de las cosas que se hicieron se han discontinuado. Me refiero a proyectos que están inconclusos y la compra de los trenes a España. Y con esto termino porque he sido aludido directamente al respecto.

A pesar de que éste era un proyecto de cooperación, se trata de operaciones comerciales con contratos, con garantías, con actas de recepción y con todo tipo de revisión y controles por parte de los entes de la empresa y entes externos que revisan los trenes antes de que salgan de España y en el momento que llegan a Chile. Se practica una revisión provisoria y un año después se realiza la revisión final. Me he informado que la empresa aceptó y dio la aceptación final de los trenes en noviembre del año pasado. Me imagino que lo hizo porque estaban en buen estado. Hasta donde yo vi, los trenes estaban funcionando. No era el servicio óptimo que la gente esperaba, pero era lo que se podía hacer con los recursos que estaban disponibles. Si hoy los trenes están desgastados o sacándoseles repuestos a unos para usarlos otros, no es una cuestión que yo pueda responder porque no tengo los antecedentes para hacerlo. Nuestra gestión terminó. Lo que hemos mostrado es una fotografía de la empresa hasta ese momento.

El señor DUARTE.- ¿Cuándo terminó?

El señor AJENJO.- En marzo del año pasado.

Una última cosa brevísima.

Probablemente la próxima semana me pueda extender más para informar respecto de las propuestas para el plan trienal 2006-2008, que consideraba el proyecto desde Valdivia, el tren Padre Hurtado, etcétera. Algunas cosas que creíamos se podían hacer en ese momento.

El señor PÉREZ (Presidente).- Si les parece a los diputados, propongo suspender para ir a votar a la Sala, y prolongar el tiempo de la sesión por media hora más.

¿Habría acuerdo?

El señor DE URRESTI.- Previo a eso y considerando que todavía quedan 10 minutos, solicito que en la próxima reunión tengamos una comunicación más directa con los invitados para que no se convierta en un monólogo. Lo señalo porque hay un montón de temas que debemos profundizar, por el bien de la investigación.

Me parece bien que los señores Luis Ajenjo y Eduardo Castillo hayan entregado el informe referido a su gestión durante el período en que ocuparon altos cargos en Ferrocarriles. Tengo numerosas observaciones al respecto, pero no las he podido formular debido a que la intervención se ha transformado en un largo monólogo, lo que impide llevar a cabo nuestra función fiscalizadora.

Por lo tanto, pido a la Mesa que adopte un procedimiento más dinámico respecto del desarrollo de la sesión, porque hay muchos aspectos que se deben clarificar.

El señor PÉREZ (Presidente).- Muy bien, señor diputado.

El señor MONCKEBERG (don Nicolás).- Señor Presidente, pido la palabra.

El señor DUARTE.- Señor Presidente, pido la palabra para referirme a un punto de Reglamento.

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

El señor MONCKEBERG (don Nicolás).- Señor Presidente, apoyo la petición del diputado señor Alfonso De

Urresti, porque creo que la única forma de fiscalizar en forma adecuada es que tanto el señor Luis Ajenjo como Eduardo Castillo respondan con precisión y en un tiempo prudente las preguntas formuladas.

En consecuencia, solicito a la Mesa que recabe el acuerdo para que en la sesión que celebraremos la próxima semana el ex presidente de EFE, señor Luis Ajenjo, se remita a responder las preguntas que haremos en un tiempo máximo de cinco minutos, con el objeto de que la sesión no se transforme en una larga exposición, porque esa metodología consume todo el tiempo.

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

El señor DUARTE.- Señor Presidente, se cumplió el tiempo fijado para la presente sesión y no doy el acuerdo para prorrogarla.

Respecto de lo que se ha planteado, pediría a los diputados que intervienen que al menos estén en la sesión mientras ésta se desarrolla. Se ha señalado que la intervención del señor Luis Ajenjo fue muy larga, en circunstancias de que algunos parlamentarios estuvieron una hora y media fuera de la Sala, como en el caso del diputado De Urresti. Me parece que eso no corresponde.

El señor DE URRESTI.- ¡A ver, diputado! ¡Le sugiero que se compre lentes, porque estuve ausente diez minutos! ¡Por favor, no seamos irrespetuosos!

El señor DUARTE.- Señor Presidente, quiero reiterar claramente que no doy el acuerdo para prorrogar la sesión. Solicito que la levante, debido a que ya se cumplió la hora de término.

El señor PÉREZ (Presidente).- Señores diputados, les pido que resolvamos cada una de las materias con calma.

-Hablan varios señores diputados a la vez.

El señor DE URRESTI.- ¡Diputado Duarte, no sea mentiroso! ¡Las defensas corporativas no corresponden!

El señor DUARTE.- ¡Y las mentiras corporativas tampoco!

-Hablan varios señores diputados a la vez.

El señor PÉREZ (Presidente).- Si le parece a la Sala, en la próxima sesión se dispondrá de un tiempo máximo de cinco minutos para responder las consultas efectuadas por los señores diputados.

Acordado.

-Hablan varios señores diputados a la vez.

El señor PÉREZ (Presidente).- Agradezco la presencia del ex presidente de EFE, señor Luis Ajenjo, y del ex gerente general de esa empresa estatal, señor Eduardo Castillo, quienes volverán a concurrir a esta Comisión.

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

-Se levantó la sesión a las 13.03 horas.

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