

## **REDACCIÓN DE SESIONES**

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

Sesión 6ª, celebrada en miércoles 13 de junio de 2007,  
de 11.04 a 13.17 horas.

#### **VERSIÓN TAQUIGRÁFICA**

Preside el diputado señor José Pérez.

Asisten la diputada señora Marisol Turrez y los diputados señores Claudio Alvarado, Alfonso De Urresti, Gonzalo Duarte, Fidel Espinoza, René Manuel García, Enrique Jaramillo, Roberto León, Cristián Monckeberg, Nicolás Monckeberg, Sergio Ojeda, Jaime Quintana, Gonzalo Uriarte y Gastón Von Mühlenbrock.

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

#### **TEXTO DEL DEBATE**

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

## REDACCIÓN DE SESIONES

El acta de la sesión 4ª se da por aprobada por no haber sido objeto de observaciones.

El acta de la sesión 5ª queda a disposición de los señores diputados.

El señor Secretario va a dar lectura a la Cuenta.

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

El señor PÉREZ (Presidente).- El objeto de la presente sesión es continuar con la declaración del ex presidente y del ex gerente general de la empresa de Ferrocarriles del Estado, señores Luis Ajenjo y Eduardo Castillo, respectivamente, respecto de las eventuales irregularidades ocurridas en Ferrocarriles.

Ofrezco la palabra a los señores diputados que deseen formular proposiciones sobre la forma de abordar la presente sesión.

El señor GARCÍA (don René Manuel).- Señor Presidente, pido la palabra.

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

El señor GARCÍA (don René Manuel).- Señor Presidente, como la anterior fue la sesión del señor Ajenjo, me gustaría que ahora nos dedicáramos a formular consultas. Si dejamos que él hable otra vez, ocuparemos las dos horas en escuchar su exposición y no podremos hacer ninguna pregunta.

Por lo tanto, propongo que sólo haya consultas y respuestas.

## REDACCIÓN DE SESIONES

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

El señor VON MÜHLENBROCK.- Señor Presidente, quiero saber si ha llegado alguna respuesta a los oficios enviados, porque es muy importante para el trabajo de la Comisión contar con la información sobre los viajes y las remuneraciones relacionados con la compra de ferrocarriles en España.

No recuerdo la fecha en que se enviaron los oficios a EFE, de manera que solicito que la Secretaría nos señale cuándo se remitieron y si ha llegado alguna información al respecto.

El señor PÉREZ (Presidente).- Tiene la palabra el señor Secretario, con el objeto de responder la consulta del diputado señor Von Mühlenbrock y para que nos informe si EFE envió copia de las actas del directorio que solicitamos.

El señor ÁLVAREZ (Secretario).- Señor Presidente, en la sesión anterior se hizo presente que no había llegado la información solicitada por la Comisión, motivo por el cual con fecha 7 de junio reiteramos los oficios. Sin embargo, hasta ahora no ha habido respuesta de parte de la Empresa de Ferrocarriles del Estado.

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

El señor VON MÜHLENBROCK.- Señor Presidente, solicito que recabe la unanimidad de la Comisión para insistir de manera enérgica a la fiscalía de EFE para que nos envíe la información que hemos pedido. En todo caso, lo sucedido me permite entender lo señalado por el contralor general de la República ante la Comisión, en el sentido de que la empresa obstaculiza la labor de fiscalización. De

## REDACCIÓN DE SESIONES

hecho, si EFE no remite la información que le pide una comisión investigadora de la Cámara de Diputados, me pregunto qué pueden esperar los particulares que solicitan lo mismo.

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

El señor MONCKEBERG (don Nicolás).- Señor Presidente, este tema es de vital importancia, de manera que quiero insistir -aunque sea reiterativo- en que se nos diga qué oficios de respuesta ha enviado EFE o si no ha enviado nada de lo que se le ha pedido.

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

El señor OJEDA.- Señor Presidente, respecto de la forma en que vamos a llevar adelante la investigación, me gustaría que recordemos el cometido que la Cámara de Diputados nos encomendó a través del proyecto de acuerdo que dio origen a esta Comisión, con el objeto de que exista claridad respecto de qué debemos investigar, no nos vayamos por las ramas y formulemos las preguntas precisas al ex presidente de Ferrocarriles.

Debemos atenernos a todos lo señalado en el proyecto de acuerdo, el cual encomienda a la Comisión indagar, analizar e investigar estos acontecimientos señalados en el proyecto de acuerdo, que son tres o cuatro.

El señor PÉREZ (Presidente).- Lamentablemente, no hemos recibido ninguna respuesta de la empresa de Ferrocarriles. Hemos enviado las peticiones a Vicente Domínguez, presidente de la empresa de Ferrocarriles del Estado.

## REDACCIÓN DE SESIONES

Vamos a enviar hoy, también, una nota al presidente del SEP, a fin de hacer ver nuestro profundo malestar por la no respuesta oportuna de la documentación solicitada hace más de veinte días. Se trata de fotocopias de documentos que deberían haber llegado.

Estoy de acuerdo con algunos señores diputados, en cuanto a la negligencia de parte de Ferrocarriles.

Tiene la palabra el diputado señor Nicolás Monckeberg.

El señor MONCKEBERG (don Nicolás).- Señor Presidente, quiero que quede absoluta constancia de que este hecho es una falta grave, porque se ha invitado al ex director y al presidente de Ferrocarriles. Además, ha estado presente el ex gerente general.

Queremos que el país sepa que no hemos sido capaces de recibir ningún acta del directorio de la empresa.

Claramente, hay una política de ocultamiento. Lo digo con todas sus letras: es una vergüenza que una Comisión investigadora de la Cámara no tenga acceso a ningún documento de Ferrocarriles. No nos dejan investigar.

Soy partidario de poner un plazo, y decir que, si desde ahora a la próxima sesión, no llegan todos los oficios, acudiremos a la Contraloría para ejercer todas las acciones legales correspondientes y se multe o sancione a esos funcionarios públicos. Esta actitud demuestra que no sólo se ríen de nosotros, sino de todo el país.

Además, se pretende que investiguemos al ex director, sin siquiera haber visto ningún documento de su gestión. Francamente, eso no puede ser.

## REDACCIÓN DE SESIONES

Si alguien pretende hacernos creer que la Comisión va a terminar su mandato en el período establecido en el proyecto de acuerdo y sin haber tenido acceso siquiera a la primera sesión del directorio, se equivoca. Si esto tiene que durar tres años, va a durar tres años. Pero hay que investigar, porque es nuestra obligación constitucional.

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

El señor GARCÍA (don René Manuel).- Señor Presidente, lo que le pasa a la Comisión no es novedad. El señor contralor dijo que había tenido todo tipo de trabas del directorio de Ferrocarriles cuando inició la investigación; después, como suplicando, dijo que se habían abierto a la Contraloría para entregar antecedentes.

Por lo tanto, quiero que esto no quede aquí. Nosotros tenemos otra herramienta: quiero pedir las actas en virtud del artículo 9° de la ley orgánica del Congreso Nacional. Eso significa que tienen la obligación de entregarlas.

Si el señor Ajenjo, en su pasada intervención, dijo que todo está transparente y que no hay nada que ocultar, bueno hay algo que nos llama la atención.

Repito, solicito las actas del directorio de Ferrocarriles del Estado, según el artículo 9° de la ley orgánica del Congreso Nacional. Una empresa pública no puede negarse a entregar las actas a una Comisión investigadora del Congreso.

Como dijo el diputado Nicolás Monckeberg, están estirando el hilo para llegar a los 60 ó 90 días. Estamos muy mal.

## REDACCIÓN DE SESIONES

No me voy a prestar para integrar una Comisión investigadora si los propios organismos del Estado están tapando los presuntos errores cometidos por Ferrocarriles.

Pido que el señor Secretario nos informe respecto del artículo 9° de la ley orgánica del Congreso Nacional.

Muchas gracias.

El señor PÉREZ (Presidente).- Podemos hacer la petición invocando el artículo 9° de la ley orgánica del Congreso Nacional, pero Ferrocarriles tiene treinta días para responder.

El señor GARCÍA (don René Manuel).- Para complementar lo que dice, quiero señalar que, por lo menos, vamos a tener dos vías, y tendremos la seguridad de que, a los treinta días, tendría que llegar la información. Ello si lo pedimos por el artículo 9°. No habría pretexto para no entregar las actas.

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

El señor ALVARADO.- Señor Presidente, es insólita esta situación. Todo el país conoce los hechos de carácter irregular acreditados por la Contraloría que se generaron en esta empresa.

Hoy, por la vía formal, estamos solicitando los antecedentes. No nos responden.

Solicito, también, oficiar al ministro de Transportes y al presidente del SEP representando esta situación. Gran parte de su deuda está con el aval de todos los contribuyentes del país y no es posible que no tengamos acceso a la información mínima necesaria.

## REDACCIÓN DE SESIONES

Tal como lo planteaban otros colegas, creo que si no nos hacen llegar los documentos, debemos estudiar las facultades que tenemos para constituirnos en la empresa.

Asimismo, si esta situación está afectando los plazos mandatados por el proyecto de acuerdo, solicito que se pida prórroga por el tiempo que sea necesario.

Una situación de carácter formal no va impedir que lleguemos al fondo y a la verdad de esta situación.

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

El señor VON MÜHLENBROCK.- Señor Presidente, realmente creo que lo que está ocurriendo es una chacota.

Esta sesión está siendo televisada para todo Chile y la gente puede ver como una comisión de la Cámara de Diputados que investiga a una empresa que gastó más de mil millones de dólares, no logra ni las actas ni los oficios que ha solicitado.

Espero que sea absolutamente firme porque se están riendo del Congreso Nacional y de cada uno de nosotros. Es inaceptable.

Tampoco permitiremos que se siga dilatando esta situación. Muchas cosas importantes le podríamos preguntar al ex Presidente de EFE si hubiésemos tenido la información. Limitan nuestra labor fiscalizadora.

Por lo tanto, formalmente solicito que sea estricto con respecto de los plazos y la información.

Si no llega la información, la Comisión debe constituirse en la empresa EFE.

## REDACCIÓN DE SESIONES

El señor PÉREZ (Presidente).- Lamento que la empresa Ferrocarriles del Estado no haya dado respuesta oportunamente, como corresponde, acerca de las distintas materias solicitadas.

Hoy hablaré con el gerente general y con el Presidente del directorio para hacer presente el malestar de este Presidente y de la Comisión en su conjunto.

Por otra parte, me interesa conocer la forma en que vamos a operar en la consultas a nuestros invitados.

Tiene la palabra el diputado Gastón Von Mühlenbrock.

El señor VON MÜHLENBROCK.- Señor Presidente, normalmente ocurre en las comisiones que preguntan muchos diputados, en todo su derecho, y al final queda muy poco tiempo para escuchar las respuestas.

Debemos evitar los preámbulos y la retórica para ir directamente a las preguntas y que contesten de inmediato cada una de ellas. De esa forma es mejor y más enriquecedor para la Comisión.

De lo contrario, vamos a tener que citar nuevamente al señor Ajenjo y no vamos a terminar nunca.

El señor PÉREZ (Presidente).- Así es. ¿Le damos algún tiempo para responder?

El señor GARCÍA.- La idea es que conteste cada pregunta.

El señor PÉREZ (Presidente).- Entonces, le damos algún tiempo para la respuesta porque no vamos a alcanzar a hacer todas las consultas necesarias.

## REDACCIÓN DE SESIONES

Tiene la palabra el diputado Alfonso De Urresti.

El señor DE URRESTI.- Señor Presidente, lo vimos en la sesión pasada. Creo que sin perjuicio de la exposición que hicieron los ejecutivos respecto de una línea de conducción y de su gestión, claramente el tema es que deben contestar preguntas.

Quisiera pedirle que administre los tiempos, pero que la extensión de la respuesta diga relación con la pregunta formulada. Sin grandes guarismos o situaciones que presentan una realidad distinta de lo que investigamos.

Entonces, más allá de establecer un plazo para las preguntas y respuestas, que efectivamente se responda a lo consultado y evacuar la mayor cantidad de dudas de la Comisión.

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

*-Ingresan el ex presidente y el ex gerente general de la empresa Ferrocarriles del Estado, señores Luis Ajenjo y Eduardo Castillo, respectivamente.*

*-Transcurrido el tiempo de suspensión:*

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

Tiene la palabra el diputado Claudio Alvarado.

El señor ALVARADO.- Señor Presidente, en el ánimo de hacer la sesión lo más dinámica posible, quiero que el señor Ajenjo conteste las siguientes preguntas:

Durante su período, ¿qué cantidad de millones de dólares se ocuparon en la compra de trenes? ¿Cuántos carros y locomotoras se adquirieron?

## REDACCIÓN DE SESIONES

¿Qué modalidad o mecanismo se utilizó para la adquisición de material rodante?

¿Hubo licitaciones públicas para la compra de trenes?

¿Hubo o no licitaciones privadas?

¿Existió ofertas por trenes nuevos más baratos que los adquiridos? En caso de existir, ¿quién o quienes decidieron comprar material rodante mas caro y usado?

El señor PÉREZ (Presidente).- Solicito a nuestros invitados que sean lo mas sintéticos posible en sus respuestas, a objeto de avanzar al máximo en esta sesión.

Tiene la palabra el señor Ajenjo.

El señor AJENJO.- Agradezco esta nueva oportunidad de concurrir a la Comisión.

Voy a dar respuesta a sus preguntas basado en documentos que se encuentran a disposición de Secretaría desde la sesión anterior.

En los anexos al documento que se ha entregado, se encuentran las respuestas a las preguntas hechas por el diputado señor Alvarado, las que no tengo inconveniente en repetir.

Efectivamente se adquirieron trenes en el período del plan trienal. Debo hacer presente que la empresa durante veinticuatro años, entre 1972 y 1996, no compró ningún tren nuevo ni usado.

A partir de 1996 se inició una política de adquisición de trenes usados y reacondicionados a la empresa

## REDACCIÓN DE SESIONES

estatal española Renfe, en el marco de un convenio de cooperación.

En el plan trienal 2003-2005 se adquirieron los siguientes trenes:

Bajo el mecanismo de licitación pública se adquirieron 27 trenes para el sistema Merval, por un total de 92.707.523 dólares. Participaron tres empresas. Se resolvió y ganó la empresa francesa Alstom, el total de los 27 equipos llegaron y se encuentran en el país. Los últimos llegaron en junio del año pasado.

Licitaciones privadas no hubo para la compra de trenes.

Bajo el mecanismo de compra directa se compraron todos los trenes a la empresa estatal española Renfe, amparado en el acuerdo de cooperación suscrito entre los gobiernos de España y Chile.

Se mantuvo la política iniciada el año 1997, se trató de conservar la homogeneidad de la flota y se trataba de trenes que fueran iguales o muy parecidos a los comprados en períodos anteriores.

De las unidades 269 se compraron cuatro locomotoras, 18 carros de pasajeros de clase preferente y de clase salón, transportadores de automóviles, coches buffet-cafetería.

Era un proyecto aprobado en 2002, que no tenía financiamiento hasta ese momento. Por lo tanto fue incorporado al plan trienal.

## REDACCIÓN DE SESIONES

Adicionalmente se compraron cinco trenes UT 444, para reforzar y aumentar las frecuencias del servicio entre Santiago-Chillán e intermedios.

Además se adquirió metrotrenes de serie 440, para reforzar el servicio Talca-Chillán, Santiago-Chillán, Santiago-Talca y sus intermedios, los automotores diesel para el servicio Victoria-Puerto Montt son adquiridos dentro de la misma modalidad.

El contrato de compraventa de cuatro automotores diesel reacondicionados, de la serie 593, es por un total FOB de 6.260.000 euros, es decir, 1.565.050 euros por tren, cantidad significativamente menor que la de un tren nuevo.

A propósito de la pregunta de cuál es el costo de un tren nuevo, tengo una comparación, por ejemplo, con los trenes que se compraron para el servicio Merval.

El valor unitario de esos trenes, modalidad FOB, es de 3.996.757 dólares. El valor de un tren nuevo, tipo TL 593, con una cantidad de asientos similar, es de 2.080.054 dólares, es decir, casi la mitad de lo que cuesta un tren nuevo. Esta es una cifra extractada de las actas de directorio y de información que conservo de las presentaciones al directorio.

En relación con lo planteado por un diputado, respecto de unas cartas aparecidas en el diario La Segunda, no hubo ofertas de ningún tipo sobre trenes de procedencia distinta a esta, ni nuevos ni usados.

La carta referida es una circular enviada por el gerente general a las distintas empresas oferentes de trenes pidiéndoles una cotización con un conjunto de condiciones. La carta publicada en La Segunda se refería a una empresa que decía ser representante de una marca de trenes china.

## REDACCIÓN DE SESIONES

En principio, lo que nos ocurrió con los trenes chinos es que hubo varias personas o empresas que decían ser representantes de los trenes chinos.

Hubo mucho lobby, muchas llamadas telefónicas, pero la verdad es que existía poco interés del gobierno chino de vender tres o cuatro trenes a EFE. Fui invitado por el embajador de China a conversar. Cuando supo las cantidades de materiales que podíamos comprar, rápidamente se desinteresó y jamás hubo una oferta concreta, salvo cartas y algunos folletos y fotografías de personas que decían representar a los trenes chinos, pero nunca fueron capaces de entregar una oferta real sobre la materia. Todo esto consta en las sesiones de directorio.

Existía un alto interés en los materiales chinos porque este país tiene un desarrollo tremendo en materia de ferrocarriles, siendo la industria más dinámica en el mundo. Incluso se pensó en la posibilidad de integrar una misión técnica comercial a futuro, pero no hubo interés en invitar ni recibir a los ferrocarriles chilenos.

El señor ALVARADO.- Señor Presidente, respecto a las ofertas de trenes, dejo en poder de la Comisión una serie de cartas donde se señala claramente que el señor Luis Ajenjo invitó a una propuesta privada y tuvo una reunión con representantes de empresas el día 17 de diciembre de 2003.

Asimismo, hay peticiones concretas del entonces gerente general, respecto a indicaciones del material. También hay cartas en donde se solicita a EFE explicaciones por no dar respuesta a esas ofertas o propuestas a las cuales fueron invitados. Esto se aplica para trenes que se iban a adquirir para la octava región y, posteriormente, para la novena y décima.

## REDACCIÓN DE SESIONES

Bajo esta perspectiva, dejo todos los antecedentes en poder de la Comisión, porque no se condice con lo que nos acaban de señalar.

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

El señor JARAMILLO.- No tengo dudas sobre las irregularidades existentes y serán los tribunales quienes tomarán conocimiento en su oportunidad de lo que esta comisión investigadora considerará como ilícito.

Lo que me tiene molesto y preocupado es la incómoda situación que vive el sur de Chile con el término, espero temporal, del tren al sur.

Creo que esta Comisión, en su conclusión, debiera tomar la debida opinión de los señores participantes para que se recomiende al Ejecutivo, con copia al Ministerio de Transporte, la urgente reposición de este medio de transporte que durante tantos años sufrió la ausencia del servicio.

Me gustaría que las señoras diputadas y los señores diputados se sumen a la petición formal de la Comisión, en el sentido de que, por ningún motivo, sigamos esperando por el reinicio de este medio de transporte, específicamente de los tramos Chillán-Temuco y Temuco-Puerto Montt, dado que la mayoría de los parlamentarios que estamos aquí luchamos por conseguirlo.

Señor Presidente, quiero hacerle una serie de consultas al señor Luis Ajenjo.

La semana pasada se mencionó la existencia del Plan Trienal 2006-2008, que todos conocemos, ¿por qué no se ha ejecutado dicho plan?

## REDACCIÓN DE SESIONES

Ahora bien, según la información entregada por la Contraloría, al parecer EFE no contestaba los oficios. La interrogante quedó entre la nebulosa durante la sesión a la que asistió el señor contralor. ¿Por qué esa actitud hacia la Contraloría?

También se habló de los numerosos mecanismos de control a que estaba sometida la Empresa de Ferrocarriles del Estado y del control interno. Sin embargo, recuerdo que el contralor general de la República señaló que EFE no cumplía con dichos controles.

Respecto de la obstaculización que fue denunciada por el señor contralor y oficiada por la contralora subrogante al ministro de Transportes y Telecomunicaciones, ¿el directorio que usted presidía no se dio por enterado de la situación o no realizaron una acción sobre el particular? ¿Considera normal la ausencia de garantías y las varias patologías, como llamó el contralor, respecto de lo que ocurría en esa materia?

En cuanto a los sumarios, ¿es efectivo que EFE no los llevó a cabo, a pesar de que los informes de Contraloría le imponían dicha obligación.

Ahora bien, uno de los casos más impactantes que se ha conocido a través de los informes se refiere al extravío de más de 22 mil facturas. ¿Cuánto dinero perdió EFE por ese caso?

En cuanto al contrato de *catering*, la Empresa de Ferrocarriles del Estado habría pagado, al parecer, 70 millones de pesos de más al proveedor de dicho servicio.

El contralor denunció que el llamado mecanismo de ventana única sólo tenía por objeto obstaculizar.

## REDACCIÓN DE SESIONES

Ahora bien, si las cosas iban tan bien, ¿por qué el señor Eduardo Castillo se fue de EFE? ¿O le pidieron la renuncia? Me parece raro que alguien deje un cargo si lo está haciendo bien.

Muchas gracias.

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

El señor AJENJO.- Respecto de una pregunta que hizo el señor Alvarado, señor Presidente, quiero ser categórico al expresar que no hubo ninguna licitación privada. Si alguien confundió una visita de relaciones públicas o aceptar que alguien me pidió una reunión para conversar de algo, eso es perfectamente posible y creo que así fue con más de algún proveedor.

Quiero ser categórico: nunca hubo una licitación privada y nadie podrá mostrar un documento en que se invite a licitación privada, menos firmado por mí, porque yo no firmaba los documentos.

Una carta de alguien que diga eso es posible que exista, pero no podrán demostrar que participé en ello, ya que digo, categóricamente, que ello no ocurrió.

Respecto de la pregunta del diputado señor Jaramillo, efectivamente, creo que la pregunta que quedó pendiente de la reunión anterior se refiere en general a la presentación que hizo en esta misma sala el señor contralor.

Intentaré dar respuesta, señor Jaramillo, a todas las preguntas que usted me hizo en relación con el tema de la Contraloría.

## REDACCIÓN DE SESIONES

Empiezo con el tema de los sumarios, que fue el que alcancé a iniciar la semana pasada. Reitero que no hay ningún informe de Contraloría que, como dijo el señor contralor, le impongan a la Empresa de Ferrocarriles del Estado la obligación de hacer sumarios. Esos sumarios nunca fueron hechos o al menos nunca se nos informó o facilitó la posibilidad de comprobar que pudieran haber sido hechos.

Repito, por favor muéstrenme un informe de Contraloría, recibido por la empresa en mi período, que diga que correspondía hacer un sumario o que nos imponían la obligación de hacer un sumario. Además, la Contraloría no tiene la facultad de imponer sumarios. De acuerdo a su artículo 31 puede sugerir que se hagan sumarios y el jefe de servicio, el gerente general, el directorio en conjunto, en el caso de una empresa, podrá aceptar o no la sugerencia de Contraloría.

Adicionalmente a ello, expongo que todos los trabajadores de la Empresa de Ferrocarriles del Estado se rigen por el Código Laboral, Ley de Ferrocarriles. Por lo tanto, no corresponde la aplicación del estatuto Administrativo y, aunque fuera efectivo que nos hubieran impuesto la obligación de hacer un sumario, no lo podíamos hacer respecto de los funcionarios porque éstos se rigen exclusivamente por el Código del Trabajo.

En lo fundamental, y ésta me parece que es una afirmación de hecho que no puede ser sostenida, no hay ningún informe que nos haya impuesto el señor contralor. Aun más, en 2007, hace dos meses, la Contraloría sí está haciendo un sumario que se ha mostrado públicamente -yo conozco el documento- que se refiere a una cuestión que ya había sido conocida por la empresa y denunciada a los tribunales a

## REDACCIÓN DE SESIONES

mediados del año pasado. Es el único sumario. En otras palabras, la Contraloría puede hacer sumarios directamente.

También por los medios de prensa se ha dicho que la Contraloría no hace sumarios. La prueba es que ustedes tienen la documentación de que hoy sí está haciendo uno. Aún más, en la cuenta pública del señor contralor, que ustedes pueden encontrar en [www.contraloría.cl](http://www.contraloría.cl) se hace un detalle de todo lo elaborado por la Contraloría durante 2006. En una larga cuenta pública se detallan los sumarios, institución por institución, y no hay ninguno en EFE. ¡Ninguno!

Respecto del tema de la obstaculización, ustedes tienen que pedir que se les demuestre. Aquí se dijo que se les imponía la obligación de hacer sumario. ¿Dónde está, entonces, mi exposición? ¿Dónde está el documento que lo exprese? Ustedes tienen la misma documentación que tengo yo. Ustedes tienen que pedir que se les demuestre. Aquí se dijo que se imponía la obligación de hacer sumarios. Reitero, ¿dónde está el documento que lo diga?

Respecto de la afirmación que expresa que no contestábamos los oficios y que se refiere también al tema "obstaculización", quiero exponer que el señor contralor no dijo en esta sala, probablemente porque no lo sabe o no se lo han dicho -reconozco que él lleva muy poco tiempo en la Contraloría- que ese mismo oficio o un oficio muy parecido al que la señora contralora subrogante le dirigió el 14 de febrero al señor ministro de Transportes fue dirigido a mí. Les quiero leer por qué es importante.

La carta expresa lo siguiente: "Dirigido al señor Presidente del directorio de la Empresa de Ferrocarriles del Estado. 14 de febrero de 2006. De acuerdo a lo convenido en la reunión sostenida con usted por personal de la división

## REDACCIÓN DE SESIONES

vivienda y urbanismo...". Acoto que en la carta, ésta parte reconociendo que yo me reunía con su personal. "El 18 de enero, adjunto remito nómina con los informes enviados a su empresa, de los cuales se requiere se proporcione respuesta y aclare los puntos que se plantearon."

Por otra parte, hago presente que el 25 de enero, entre las 10.30 y las 11.00 horas, el gerente de administración de esa empresa, don Claudio Carreño, manifestó a un funcionario de la Contraloría que había impartido la orden terminante de que no se les proporcionara ningún antecedente o información, aun cuando fuera para validar datos. Esto es lo que el señor contralor llamó "el *summum* de la obstaculización", repitiendo varias veces ese concepto.

Sigue la carta calificando: "Como usted podrá apreciar, este señor se contrapone totalmente a lo que se trató en la referida reunión...", etcétera, etcétera.

"En atención a que la actuación señalada constituye una falta de observancia a lo dispuesto en el artículo 9º, de la ley 10.336, agradeceré a usted impartir las instrucciones...", etcétera, y termina con las formalidades correspondientes.

Efectivamente, le contesté a la contralora, señora Noemí Rojas, en cuanto recibí esta comunicación. En el documento le señalé: "Por medio de la presente, me permito darle respuesta al documento señalado en la referencia, fechado el 14 de febrero de 2006, respecto del cual he dado instrucciones expresas a la gerencia general y a la contraloría interna para que el informe, señalado por la nómina que tuvo bien en adjuntar, sea respondido a la mayor brevedad posible.

## REDACCIÓN DE SESIONES

"Por otra parte, he lamentado la información proporcionada por usted, en cuanto a que el gerente de administración de la empresa, don Claudio Carreño, hubiera impartido instrucciones de no entregar antecedentes al personal de esa Contraloría General, aunque sólo fuera para revalidar datos, puesto que, como lo expresare en nuestra reunión de enero pasado, deseamos mantener las mejores relaciones de trabajo con ese organismo, para lo cual estamos llanos a proporcionarles los antecedentes y facilidades necesarios.

"Para su conocimiento, el señor Carreño ha sido instruido en el sentido formulado precedentemente. En todo caso, el señor Carreño sostiene que se ha tratado de un malentendido."

O sea, no sólo se respondió, sino que se respondió en el sentido correcto, manifestando la voluntad de colaboración. Aún más, posteriormente el señor Carreño, por otras razones, abandonó la empresa y en la carta en que se le comunicó el término a su contrato de trabajo, por incumplimiento grave de las obligaciones que éste le imponía, la causal que se señaló fue: "Inobservancia de lo dispuesto en el artículo 9 de la ley N° 10.336, por impartir órdenes a sus dependientes de negar información solicitada por la Contraloría General de la República."

Entonces, no hay obstaculización; no hay sumarios pendientes, pues no se nos pidió ninguno; todas las cartas se respondían -les señalé sólo un ejemplo- e, incluso, la empresa despidió a un señor por haber obstaculizado la labor de la Contraloría. La única sanción posible fue el despido por incumplimiento grave de las obligaciones que le imponía su contrato de trabajo.

## REDACCIÓN DE SESIONES

Siguiendo con el tema de la obstaculización, me parece importante señalar también que el propio contralor en la cuenta que ya he citado, refiriéndose a las mejoras que tiene el Sistema Nacional de Control, en la página 106 numeral 13, dice: "Parece recomendable que se precise en la ley orgánica de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado en lo relativo a la facultad de fiscalización que competen a este organismo..." Luego, señala lo mismo para Televisión Nacional. O sea, el contralor está reconociendo en su cuenta pública que vale la pena precisar algo que no está claro.

Se ha señalado -esto también tiene que ver con la obstaculización- que era antojadizo, caprichoso, el juicio declarativo de mera certeza auditado por la empresa en 1996. Claramente -reitero lo mismo que en la sesión anterior-, no fue una artimaña, como señaló el contralor. Todas las acepciones de esa palabra que señala el diccionario significan "trampa". Protesto por el hecho de que se califique de trampa. Nosotros no iniciamos el juicio, pero sí lo mantuvimos.

¿Por qué se llega a ese juicio? Porque, como dice el contralor, existe una duda que se ha reiterado respecto de si tenía o no facultades. El propio contralor así lo reconoce. Es decir, otra razón más para afirmar que no hubo obstaculización.

Para mí, esto es un tema central, porque obstaculizar es una falta grave. Prácticamente, todos los oficios fueron respondidos.

Otro tema es el extravío de facturas, que es de 1996, 1997. ¿Qué tiene que ver esto con el Plan Trienal? En 2002, las fiscalizadoras residen en la empresa, hay una oficina de las fiscalizadoras dentro de la empresa. Cuando la empresa se trasladó desde los recintos de Estación Central al

## REDACCIÓN DE SESIONES

recinto de la plaza de La Constitución, también se trasladaron las fiscalizadoras como personal de la empresa. Ellas encontraron un material que estaban desechando y producto de eso salió el informe.

El informe llega en nuestro período. ¿Qué contestamos? Lo que uno puede responder después de seis años. Primero, obviamente, que la empresa no maneja esa cantidad de facturas. Segundo, que los sistemas de control y de contabilidad impiden que las facturas estén botadas; las facturas hoy son inmateriales, por lo tanto, no se pueden perder los papeles.

Pero eso que se nos carga a nosotros corresponde a seis años atrás, diputado Jaramillo.

El señor JARAMILLO.- ¿La empresa perdió dinero con eso?

El señor AJENJO.- Nada.

El gerente general puede precisar esto. Se trataba de dos grupos de facturas. Uno, las que tenían el Rut malo.

Todo eso uno logró establecerlo entrevistando gente, jubilados, personas que podían conocer esta historia. Recuerden que, en el lapso de un mes, se van cuatro mil trabajadores de la empresa.

Un señor DIPUTADO.- Pero las facturas estaban llenas.

El señor AJENJO.- Las facturas no estaban llenas, diputado.

Y el otro grupo eran copias de facturas.

## REDACCIÓN DE SESIONES

Cuando se van los cuatro mil trabajadores, según lo que pudimos establecer, hay oficinas que quedan enteramente vacías, particularmente las regionales. No todos esos papeles, esos materiales se recogen y la empresa queda virtualmente abandonada. Además, no sólo eso. Durante todos los meses en que esta Cámara y el Senado discutían la reforma a la ley -según lo que he podido averiguar- los trabajadores estaban en función de eso. De eso hace ya catorce años.

Por lo tanto, categóricamente no se perdió dinero, no era posible que se perdiera dinero ni que hubiera fraude fiscal por mal uso de las facturas, porque ellas estaban fechadas en "1990 y tantos", o sea, ni siquiera eran facturas del siglo XXI.

Todo esto la Contraloría lo sabe, pero insiste en informar la situación sin distinguir cuándo se produjo el hecho.

A continuación, me referiré a las garantías. Pido excusas si me extiendo en explicar esta materia.

En el resumen que trajo a la Comisión el contralor General de la República -porque dijo que había un "ladrillo" de información- hay once menciones a garantías, que analizaré una a una. El gerente general me ayudará en esto.

Respecto de contratos con Renfe por importación de algunas automotoras, tenemos las realizadas en 1997 y 2000, es decir, varios años antes del Plan Trienal. Se refiere al Oficio N° 149, correspondiente al N° 2 del índice del documento proporcionado por el señor contralor.

Las boletas de garantía que habrían sido extendidas en forma extemporánea, en un plazo inferior al correspondiente, son muy anteriores a nuestra gestión y al Plan Trienal.

## REDACCIÓN DE SESIONES

En todo caso, como consideramos que las empresas son entes, organismos en marcha, por supuesto que nos hicimos cargo del tema y le contestamos a la Contraloría, diputado Jaramillo, que efectivamente había ocurrido esa situación, pero que no se había producido ningún daño fiscal, toda vez que el contrato estaba finiquitado, la empresa había dado la recepción final al contrato de los trenes y se habían devuelto las garantías al proveedor.

Pero lo fundamental es que esto es anterior al Plan Trienal y, por tanto, esta situación no corresponde ser informada.

Nº 4. Contrato de acceso ferroviario con Fepasa, firmado en 1996.

Como dije en la sesión pasada, considero que el contrato de acceso ferroviario fue muy novedoso, muy innovador. Recuerden que se privatizó el área de carga. Era una cuestión bastante inédita, porque no había muchos ejemplos en el mundo que la empresa pudiera considerar. Se generó un contrato de multiporteadores, en que el primer operador fue Fepasa, y una de las formas de calcular los cánones y gravámenes que Fepasa pagaba tenía que ver con las distancias que recorrían los trenes. Y efectivamente, como dice la fiscalizadora, había dudas en la empresa respecto de las distancias reales entre un punto y otro. Tanto es así que uno de los objetivos declarados en el Plan Trienal que les detallé la semana pasada era modificar y mejorar el contrato de Fepasa, de modo de resolver éste y muchos otros aspectos que estaban en duda, cuestión que se hizo.

Y en la reforma del contrato, en 2004, se pactaron -porque esto tiene que ser de común acuerdo, ya que era un contrato de asociación con Fepasa- las distancias entre las

## REDACCIÓN DE SESIONES

estaciones y se precisó una tabla única para evitar las discrepancias.

De ahí surge el tema de las garantías. Pero esto viene desde 1996.

Ahora sí las garantías pueden ser establecidas con precisión, porque se conoce la distancia entre las estaciones. Pero lo fundamental es que esto no era del Plan Trienal, sino anterior a él, diputado Jaramillo.

El señor JARAMILLO.- Pero ahora se hizo con Fepasa.

El señor AJENJO.- Sí. Y las garantías están plenamente constituidas.

Para no cambiar después de tema, en el documento se dice que EFE no tiene balanzas para pesar la carga. Efectivamente, no las tiene.

Otro tema señalado por escrito en el plan trienal es la inversión que se hizo para comprar las balanzas, las cuales pesan el tren a medida que éste se va moviendo. En ese sentido, una de las denuncias era que no sabía cuánto pesaba la carga.

En este mismo numeral se ha dicho que no había balanzas o romanas. Entonces, cómo se hace aquello. Con el manifiesto de la carga. La empresa pública Fepasa es una sociedad anónima que cotiza en la bolsa y sus clientes pagan el IVA. De manera que con ese método indirecto se determinaba el peso de la carga. En este momento se están instalando las romanas, porque se instruyeron las inversiones que he detallado. Pero, lo fundamental es que no corresponde mencionar las garantías porque son muy anteriores.

## REDACCIÓN DE SESIONES

5. Deficiencias en el control interno de las garantías: montos no corresponden, falta de garantías.

En el caso de Transap -numeral 5 del oficio N° 59550 entregado por el contralor-, esto se encuentra superado y es anterior al plan trienal. No me interioricé demasiado porque esto aparece superado en el informe del órgano contralor. Su señoría dijo que había irregularidades. Sin embargo, tengo la convicción de que ello no es efectivo y daré antecedentes para demostrarlo.

En ese sentido, algunos amigos que conozco desde hace treinta años, algunos de los cuales incluso son diputados, tienen dudas respecto de lo que aquí se ha dicho. Ellos han manifestado que había mucho desorden, entre otros problemas. No obstante, el señor Castillo y quien habla tenemos la absoluta convicción de que no es así. Por eso, ojalá que en esta Comisión haya suficiente apertura para reconocer que la Contraloría se puede equivocar, que había tintas cargadas, probablemente a consecuencia del juicio calificado como artimaña, lo que debe haber molestado mucho. Al ver uno tras otro los casos, se puede decir que no hubo irregularidades.

En el caso de Synapsis -numeral 6-, hay un contrato de 2002 anterior al plan trienal. Ese contrato no está dentro de dicho plan. Se ha manifestado que la empresa Synapsis entregó una garantía con una vigencia inferior; probablemente así ocurrió. Pero eso no se pudo establecer claramente, porque cuando fuimos a verificarlo ya había terminado el contrato con dicha empresa y se le había devuelto la garantía entregada. Eso significa que no hubo perjuicio para la empresa. Ése fue el contrato a través del cual Synapsis, filial de Chilectra, asesoró a la empresa en la instalación

## REDACCIÓN DE SESIONES

del sistema contable SAP, que hoy permite tener un adecuado control de muchas cosas.

Cuando llegamos a la empresa había sesenta computadores, para una empresa de aproximadamente 2 mil personas. O sea, el 3 por ciento de los trabajadores de EFE tenía acceso a un computador. La mitad de esos equipos estaba en línea y la otra parte no. Seguramente, cuando llegaron mis asesores la situación era aún peor, porque había una menor cantidad de equipos. Pero, a través de ese contexto se logró informatizar la empresa e instaurar el sistema SAP.

Además, en el oficio N° 59549, de la Contraloría, se da por aceptada la explicación de la empresa.

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

El señor JARAMILLO.- Señor Presidente, se ha indicado que la Contraloría no puede imponer la realización de un sumario. Sin embargo, entre los sumarios sugeridos por dicha institución, hay un contrato de EFE con ByC Consultores. En este caso, según el señor Carreño, hay un sumario pendiente del 28 de agosto de 2006.

El señor AJENJO.- Pero el plan trienal terminó el 31 de diciembre de 2005.

El señor JARAMILLO.- Hay otro sumario del 26 de diciembre de 2005, referido al caso de los remates del almacén de Santiago. Allí, la Contraloría también sugiere que se instruya un sumario.

El señor AJENJO.- No. No es así, diputado Jaramillo. De los dos informes de la Contraloría que usted menciona, el segundo es de agosto de 2006, por lo que, evidentemente, ni yo ni el señor Castillo podemos tener ni

## REDACCIÓN DE SESIONES

relación ni antecedentes al respecto, pues ya no estábamos en la empresa. Sin embargo, a través de la prensa me he enterado de lo sucedido y me parece bien que se haya instruido un sumario, porque se refiere a una situación denunciada a la justicia.

Y en el informe de diciembre de 2005, firmado por el señor Patricio Pérez, lo que la Contraloría dice es que si se comprobaran los hechos, podría ameritarse la instrucción de un sumario.

¿Eso es imponer la obligación de instruir un sumario?

Sigo con el tema de las garantías:

Nº 7. Víctor Morgado e Ingenieros Consultores. Esto también es anterior al Plan Trienal; es producto de una licitación realizada en 2002 para elegir una ITO. Reitero: como consideramos que la empresa es una institución en marcha, también se contestó adecuadamente.

¡Pero, por favor! Aquí se dijo que las cosas se habían echado a perder en 2003 y lo cierto es que ya llevo siete casos, todos anteriores al Plan Trienal.

Al final, en ese caso la Contraloría acepta algunas explicaciones y rechaza otras.

Por último, siempre en el caso de las garantías, está el contrato de adquisición de material rodante con Renfe. Éste sí fue incorporado al Plan Trienal, pero las boletas de garantía también son anteriores a dicho plan. Son de 2002, cuando se firma el contrato, el cual -como ya expliqué al responder la pregunta del diputado Alvarado- no tenía financiamiento, por lo que se incorpora al Plan Trienal

## REDACCIÓN DE SESIONES

a fin de poder financiarlo. Pero -insisto- el contrato era de 2002.

Entonces, ¿cuáles son las garantías que no se cumplieron durante el Plan Trienal, si ya me he referido a casi todas las señaladas en el documento?

Las boletas de garantía de fiel cumplimiento de un contrato de guardacruzada, que efectivamente corresponden al período del Plan Trienal, se habrían presentado en forma extemporánea.

Mientras encontramos los antecedentes de este caso, me referiré al contrato de rehabilitación de la vía férrea Chimbarongo-Linares-Chillán.

Ese informe llega a la empresa en 2005, pero se refiere a un contrato vigente entre 2001 y 2002. Es decir, la observación llega cuatro años después de suscrito el contrato. Sin embargo, de todas maneras lo investigamos.

Una de las cosas que señala dicho informe es que se ha detectado que el balasto está mal repartido en la vía férrea. Al respecto, lo primero que hay que decir es que se trata de una afirmación técnica de parte de los fiscalizadores. Pero, además, hay que destacar que ella se hace cuatro años después de que el balasto se instaló.

Lo fundamental es que el informe señala que las boletas de garantía no cuentan con el visto bueno de la Fiscalía. Pero reitero que se trata de obras realizadas en los años 2001 y 2002. En todo caso, la empresa contestó el informe.

Ésa son todas las afirmaciones sobre boletas de garantía contenidas en el documento, señor Jaramillo. Sólo me falta explicar el caso de Loop. ¿Tenemos los números?

## REDACCIÓN DE SESIONES

El señor CASTILLO.- Tenemos la última respuesta a la Contraloría.

El señor AJENJO.- Insisto en que en todos los casos que he mencionado la empresa dio respuesta a la Contraloría, estuvieran o no relacionados con el Plan Trienal, porque las empresas son instituciones en marcha y uno tiene que contestar igual.

En relación con el comentario que se hizo en el sentido de que habría habido un cambio de criterio en la Contraloría en cuanto a instruir sumarios, no tengo idea de si eso es efectivo. La prueba es que la Contraloría puede hacer sumarios. Lo que citó el diputado Jaramillo respecto del sumario yo ya lo había mencionado al comienzo de la sesión, esto es, que la Contraloría instruye sumarios. Podría hacerlo si quiere.

El señor CASTILLO.- Respecto de esa garantía, el informe de la Contraloría, en el N° 13, dice: "Sobre la obligatoriedad de todos los documentos de garantía y póliza de seguros del presente contrato, la empresa señala que fueron visados por la Fiscalía." Entonces, existen las garantías y fueron visadas.

La respuesta de la empresa al primer oficio que nos enviaron ellos, el N° 406, correspondía a ese caso.

El señor AJENJO.- Haré un comentario sobre las garantías.

En la empresa existía la costumbre de que las garantías quedaran en la Unidad de Contabilidad; sin embargo, en la mayoría de los casos nosotros preferimos dejarlas en manos de los notarios. Cuando se abrían las propuestas públicas o las privadas, el notario levantaba un acta, la cual era revisada y, por una cuestión de seguridad, él

## REDACCIÓN DE SESIONES

guardaba las boletas de garantía, previa certificación de que se le habían entregado.

Para terminar con el tema de las garantías, se ha dicho que a la Contraloría le costó encontrar las boletas de garantía.

Ustedes pueden visitar un documento público, que está en la página web de EFE -lo pueden comprar por 100 pesos en la Superintendencia de Seguros y Valores-, que es la memoria de la empresa visada por los auditores externos. En esa memoria se detallan todas y cada una de las garantías recibidas por la empresa, ya sea para garantizar anticipos, garantizar seriedad de la oferta o garantía de equipos. Todas están detalladas en la nota N° 29.

Señor diputado, ahí están las garantías. Pregúntenle a la Contraloría por qué ellos nunca las pudieron encontrar y los auditores externos sin ninguna dificultad las pudieron encontrar y listar.

Además, vuelvo a hacer la misma pregunta que en el caso de los sumarios. ¿Cuáles son las garantías que no están en el ejercicio del plan trienal?

El tema de la ventanilla única, que preguntaba el diputado Jaramillo, fue pactado con los funcionarios de la Contraloría.

El señor DUARTE.- Señor Presidente, eso ya se habló en la sesión pasada.

El señor AJENJO.- Bueno, si se dijo en la sesión pasada, entonces para qué me vuelven a preguntar lo mismo.

El señor GARCÍA (don René Manuel).- Señor Presidente, eso es una falta de respeto.

## REDACCIÓN DE SESIONES

El señor AJENJO.- No le he faltado el respeto, señor diputado, y si es así retiro lo dicho. No quise ofender. Les pido que me disculpen. Quiero decir en descargo que las cosas que me dicen por detrás me distraen e irritan.

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

El señor JARAMILLO.- Señor Presidente, queda pendiente una pregunta sobre el plan trienal 2006-2008.

El señor AJENJO.- Señor Presidente, todas las preguntas del diputado Jaramillo sobre asuntos de la Contraloría están contestadas.

El señor PÉREZ (Presidente).- ¿Qué queda pendiente?

El señor AJENJO.- El plan trienal y la pregunta que le hizo al señor Castillo.

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

El señor CASTILLO.- Señor Presidente, quiero complementar el tema de las facturas extraviadas.

La empresa envió respuesta al Ministerio de Transporte, a la Cámara de Diputados y a la Contraloría General de la República mediante el oficio N° 221, de 28 de julio de 2005. Posteriormente, se hizo una investigación y se contrató a una empresa para que buscara las facturas. Yo personalmente las vi. Se ubicaron 18.417 facturas, de las cuales no había ninguna llena. Incluso, había algunas que tenían el Rut mal hecho, timbradas por el Servicio de Impuestos Internos, y todas decían 1999. Por lo tanto, la posibilidad de daño fiscal es cero.

## REDACCIÓN DE SESIONES

Después, el diputado Jaramillo preguntó por el tema del *catering*. Al respecto, las observaciones que hace la Contraloría se refieren a dos cosas. Primero, a la calidad del servicio; segundo, que se habría pagado en exceso al proveedor del *catering*.

En cuanto a la calidad del servicio, como empresa contratamos a otra para que nos informara mes a mes la calidad de los servicios ofrecidos. Por lo tanto, hacen un *check list* permanentemente, miden el largo de las colas en nuestras boleterías, el tiempo de atención en la cafetería, el aseo y la presentación de la gente, para tener en forma permanente esos datos.

En segundo lugar, con respecto al pago en exceso, ahí hay un error de apreciación de la Contraloría. ¿Por qué? Si ustedes ven los análisis, dicen que se pagaron en enero 31 viajes por cuarenta y nueve asientos, de manera que se debieron haber pagado 3.519 desayunos, porque la empresa tenía el compromiso de entregar desayunos a los pasajeros de la clase preferente del servicio de larga distancia a Temuco.

Sin embargo, en ese caso la Contraloría cometió el error de tomar en cuenta el número de asientos y no de pasajeros -similar equivocación que cometen mis alumnos de ingeniería de transportes de la Universidad Católica de Valparaíso, quienes consideran que un tren lleva sólo un coche-, en circunstancias de que los trenes a Temuco llevan tres coches preferentes, antecedente que habría sido fácil de corroborar a través del sistema computacional, el cual entrega información exacta del número de pasajeros mensuales que se transportan en clase preferente.

En febrero se transportaron 15 mil personas y pagamos por ese número de pasajeros. Sin embargo, el error

## REDACCIÓN DE SESIONES

de apreciación de la Contraloría fue considerar que un coche es un tren.

El señor AJENJO.- En su oportunidad, hace tres o cuatro años, dimos a conocer esa respuesta a la Contraloría.

El señor CASTILLO.- Por otra parte, debo señalar que durante mi gestión en la empresa hicimos todos los esfuerzos para lograr el equilibrio operacional, meta que estuvimos muy cerca de alcanzar.

El compromiso de llegar a un resultado cero en 2006 habría sido posible de conseguir si se hubieran dado una serie de condicionantes, una de las cuales era la continuidad.

Debido a la inexistencia de un plan trienal, EFE debió asumir muchas inversiones como costos. Por ejemplo, el desrielo de un tren de carga en el puente Ñuble paralizó los trenes durante la mitad de enero y todo febrero, situación que se puede observar en las fotografías que aparecen en los informes que hemos presentado.

Por lo tanto -reitero-, si no hay un plan de inversiones la empresa debe asumir esas situaciones como costos operacionales.

Los aluviones de junio cortaron la vía más de setecientos metros en la zona de Coihue, lo que ocasionó la suspensión del servicio a Temuco y nos generó importantes inversiones, las que EFE debió asumir como gastos operacionales, porque no había un plan de inversiones.

Por su parte, el plan trienal 2006-2008 contemplaba una serie de proyectos, como los nivelamientos de cruces, que generarían a la empresa un ahorro por concepto de guardacruzas, que son las personas que deben cuidar los

## REDACCIÓN DE SESIONES

cruces. No obstante, al no existir un plan trienal eso aparece como costo. Similar situación ocurre con los puentes.

En consecuencia, me encontré con una empresa que no tenía plan trienal y con que el presupuesto acordado por el directorio de EFE, comprometido con el SEC, no era el mismo que luego de algunos meses aprobó el Ministerio de Hacienda, así como con un plan trienal sin presupuesto operativo, con un directorio absolutamente nuevo y con autoridades nuevas en el SEC, de manera que la posibilidad de continuidad de lo que se estaba haciendo era cero.

Finalmente, debo señalar que asumí como gerente general de Ferrocarriles mediante concurso público, pero debido al escenario descrito presenté mi renuncia al cargo. A lo anterior debo agregar que en esos momentos el presidente del directorio se encontraba procesado, situación que no era cómoda para la empresa.

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

El señor VON MÜHLENBROCK.- Respecto de los equipos comprados a Renfe sin licitación -pagados con el plan trienal 2003-2005-, quiero saber por qué se adquirieron y de qué año eran. Lo pregunto porque la empresa entregó trípticos que señalaban "Mejor EFE. Mejor en tren", en los que se daba a conocer la incorporación de nuevos trenes para la ruta ferroviaria Santiago-Temuco y Temuco-Puerto Montt.

La pregunta es: ¿los trenes eran nuevos, usados o remodelados? ¿De qué año? ¿Por qué procedieron de esa forma? ¿Hubo un trato directo?

Lamentablemente en este momento no tenemos información, ni actas; no nos ha llegado respuesta a los oficios.

## REDACCIÓN DE SESIONES

¿El señor Ajenjo recibía dietas o remuneraciones de otras empresas, como Merval, Transub, Paseo Estación, Fepasa, Metro, etcétera?

Pido, además, que me ilustre sobre el informe de la Contraloría emitido respecto al contrato celebrado con Víctor Bogado sobre asesoría y gestión técnica de obras.

¿Cometió alguna irregularidad EFE por el hecho de haber adjudicado este contrato a una persona que no compró bases de licitación, tal como lo señala el informe de la Contraloría?

En este contrato se cometió una segunda irregularidad, constituida por el hecho de que tuvo un costo para EFE superior a un 46 por ciento respecto del precio establecido en el contrato original.

Frente a este hecho, ¿cuál es la posición de la Contraloría?

¿Le consta a la Contraloría de que EFE haya instruido el sumario administrativo que sugirió en su informe? Si así fue, ¿podría decirnos cuáles fueron las conclusiones respecto de Synapsis? A su juicio, ¿se debía a que el contrato, por ejemplo, de asistencia técnica y prestación de servicios, se entregó con la garantía de fiel cumplimiento con siete meses de antelación a la fecha estipulada y con una vigencia inferior a la establecida en el contrato?

¿Por qué EFE no dio cumplimiento al instructivo de la gerencia general sobre modalidad de constitución de garantías?

Concurrió a esta Comisión, hace algún tiempo, el gerente de la empresa, señor Letelier. Tenemos las actas. Nos

## REDACCIÓN DE SESIONES

habló de un mayor costo del proyecto de Merval por problemas de tipo de cambio. Sostuvo que no se habían tomado los contratos de derivados respecto de este tipo de modalidades de contratos millonarios en dólares, dado que la caída fue fuerte. Se tomaron en euros y se cayó en más de un 30 por ciento. Ese fue el costo por falta de buena administración; por haber tomado contratos de derivados cuando se hablaba de contratos en moneda extranjera.

¿Cuál fue la fecha de incorporación a la empresa del señor Ajenjo? ¿A quién reportaba?

A través del diario nos hemos enterado de que tenía un contacto muy directo con el Presidente Lagos.

Quiero saber si el Presidente Lagos estaba informado sobre lo que pasaba con EFE.

Por último, ¿cuál era el presupuesto de publicidad y marketing de EFE, en millones de dólares? ¿Por qué se tomó la decisión de comprar trenes usados para la empresa de Ferrocarriles?

Se habla de un convenio internacional, de mantener buenas relaciones. Pero a la gente del sur le costó un tren que no camina.

En la sesión pasada, se señalaba que esos trenes eran de corto alcance: cien kilómetros, y no de 750 kilómetros, como dijo un maquinista. Y que no había repuestos. Por lo tanto, fallaban inmediatamente. Eso se dijo en la Comisión investigadora. Además, que cuando faltaban repuestos, no hallaban nada mejor que sacarlos de otros trenes. Entonces, desguazaban trenes para hacer caminar a los otros. ¿Quién asume esa tremenda responsabilidad o negligencia?

## REDACCIÓN DE SESIONES

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

El señor AJENJO.- Señor Presidente,

El señor AJENJO.- Señor Presidente, sobre los equipos Renfe, me remito a mi respuesta anterior y al anexo de la presentación en manos de la Secretaría que se llama *Las Adquisiciones de Equipos a Renfe y su Operación en EFE*.

Allí están listados todos los contratos suscritos por EFE con Renfe, desde el primero, el 10 de septiembre de 1996, hasta el último en 2005. Están las cantidades de trenes, los dineros pagados, uno por uno, y las actividades que los trenes tienen dentro de EFE hasta marzo de 2006, fecha en que se confeccionó el documento.

Todos estaban operativos, funcionando e incluso aparecen las cantidades de kilómetros. Por ejemplo, los primeros trenes que llegaron en 1997 y que llegan a Chillán, han recorrido tres millones de kilómetros.

Respecto de la historia más general, los remito al documento que se llama *Adquisiciones de Trenes en EFE, 1996-2005*, que detalla por qué se compraron los trenes.

Lo podría leer, pero seguramente el Presidente me va a reprender. Por lo tanto, léanlo ustedes porque allí está la explicación completa. Además, se envió a la Cámara de Diputados, debe constar en la oficina de Partes, a propósito de una visita que hice a la Comisión de Transportes en enero del año pasado.

Respecto de los honorarios de Luis Ajenjo. Efectivamente, percibía dietas por mi participación en el directorio de EFE y también por sus filiales en las cuales era miembro de su directorio.

## REDACCIÓN DE SESIONES

Todos los directores de EFE éramos integrantes de los directorios de las filiales, por una propuesta, que expliqué la semana pasada, de tomar el control de las filiales directamente desde el directorio de la matriz.

El señor diputado mencionó algunas que no tenían dieta. Por ejemplo, Transub.

EFE, ha propósito de la ley de 1993, pudo formar varias filiales. Muchas, como lo señalo en el documento que entregué, no están operativas.

Anualmente, entregan un balance en serie y una memoria de una hoja y EFE las mantiene por si en el futuro las llegara a necesitar.

Se requiere copar los directorios pero no tienen honorarios para gerentes ni directores.

Efectivamente, fui director de las filiales de EFE, Fesub, durante la época en que funcionó, y Merval que desarrollaba el proyecto en la Quinta Región, y percibí las dietas por esas actividades.

Respecto del contrato de Víctor Bogado, los remito a mi respuesta anterior. Es un contrato de 2002. El señor Bogado pertenece a una destacada empresa de ingeniería que, entre otras cosas, presta servicios de ITO. Los conozco, trabajaron en EFE, pero el contrato al cual el diputado hace mención es de 2002.

La observación, superada además en el mismo informe de la Contraloría, es anterior y me remití largamente en la respuesta al diputado Enrique Jaramillo.

Respecto del contrato de Estación Central, tal como lo dije por escrito en el documento que entregué la semana

## REDACCIÓN DE SESIONES

pasada y que leí en la Comisión, efectivamente el contrato subió de precio significativamente.

Se trata de un monumento nacional que tiene más de 120 años de funcionamiento y que es ocupado diariamente por más de 40 mil personas. Es decir, es monumento nacional pero, además, es una estación activa y operativa.

Fue particularmente conflictivo el trabajo de mejoramiento, muy de la mano y de acuerdo con el Consejo Nacional de Monumentos Nacionales.

Ocurrieron cosas. Por ejemplo, no existían los planos y apareció bajo el andén central una antigua morgue del siglo XIX. Ocupaba casi toda la extensión de la parte delantera de los andenes centrales que se estaban reformando. Eso incrementó significativamente el gasto.

Todo está en las actas del directorio, registrado, documentado y entregadas las facultades al gerente general para que procediera con los gastos. De lo contrario, iba a quedar inconcluso.

La exigencia no considerada en el proyecto inicial fue iluminar el monumento nacional, lo que significó un nuevo aumento, que aprobó el directorio, entregando las facultades al gerente general.

En todo esto el directorio tiene plenas facultades.

Las leyes de la mayoría de las empresas son llamadas "leyes de amarre", dejadas al final de la dictadura y que le ponen una camisa de fuerza a las empresas. Por ejemplo, el caso del Metro es uno que conozco bien.

En cambio ésta fue hecha el 30 de junio de 1993, por el Congreso democrático.

## REDACCIÓN DE SESIONES

¿Qué fue lo que quiso el legislador? ¿Qué quisieron ustedes?

Cito el artículo 2º, inciso sexto de la Ley Orgánica de EFE: "Los actos y contratos que realice la Empresa en el desarrollo de su giro se regirán exclusivamente por las normas de derecho privado, en todo aquello que no sea contrario a las normas del presente decreto con fuerza de ley".

Este decreto establece prohibiciones específicas. Las asociaciones en que EFE participe se deben realizar exclusivamente por licitación. Un ejemplo: cuando se asoció a través del contrato de acceso, se licitó la venta de Fepasa. Así tenía que ser.

En todo lo demás los actos y contratos se regirán exclusivamente por las normas de derecho privado.

En dos informes en derecho entregados y firmados por don Rolando Pantoja y don Guillermo Montt, respectivamente, se establecen con precisión las facultades del directorio de Ferrocarriles.

Constan en las actas del directorio de EFE los fundamentos de las compras de trenes y el aumento de los contratos. Estas situaciones se encuentran dentro de las facultades transferidas, en términos operativos, al gerente general por este órgano. De modo que no hay ninguna extralimitación en estos casos.

El caso de Synapsis, que plantea el diputado Von Mühlenbrock, corresponde a un contrato de 2002 que no forma parte del plan trienal.

## REDACCIÓN DE SESIONES

Los contratos derivados no son de facultad exclusiva de la empresa y deben ser autorizados por la dirección de Presupuesto.

Las empresas y organismos del Estado no pueden suscribir contratos derivados -también llamados contratos de segundo piso- para protegerse de las variaciones del tipo de cambio, de las relaciones entre el precio del dólar y el precio del euro y su efecto en el peso chileno, sin autorización expresa.

La política de Dipres durante la primera parte de esta década fue no suscribir contratos derivados. Eso cambió precisamente producto de las fuertes fluctuaciones entre el dólar y el euro.

En 2005, la empresa suscribió contratos derivados. Hoy está cubierta respecto de esas variaciones y no puedo calcular lo que se hubiese ahorrado sin esta cobertura, pues se trataría de una situación hipotética.

El gasto en publicidad no fue mucho. Sugiero que se oficie a la empresa, ya que no tengo esa información, pero se vinculó principalmente al proyecto de seguridad.

Respecto a la pregunta de la semana pasada, sobre la publicidad en el "Diario Siete", no tuve ninguna relación de propiedad con aquel.

De la "Revista Siete+7", efectivamente fui uno de sus fundadores y gerente general. Dejé toda actividad en ella al convertirse en "Diario Siete". En dicha revista se publicaron sólo algunos avisos, menos que en otras revistas y bajo la asesoría de la empresa BBDO, la más grande y prestigiosa en Chile.

## REDACCIÓN DE SESIONES

Propongo que se oficie a don Martín Subercaseaux, de BBDO, o directamente a EFE, a objeto que informen acerca de la publicidad, ya que tengo absoluta tranquilidad en esa materia.

Respecto de la pregunta si los trenes serían de corto alcance, les recuerdo que el año pasado entregamos a la Cámara de Diputados -lo que debe constar en la oficina de partes- el informe de Renfe. Dicho informe señala que los trenes se usan habitualmente en España, en qué redes y expresa que la modernización hecha en EFE se está haciendo para los ferrocarriles de Cataluña. Allí, los trenes recorren distancias de 750 kilómetros, que para lo europeos es mucho, ya que, por ejemplo, España no tiene esa distancia de costa a costa, pero los trenes circulan tantas veces en el día que sumadas equivalen a grandes distancias.

El ex gerente general, don Eduardo Castillo Aguirre, puede explicar el informe del Dictuc, organismo especializado de la Universidad Católica.

El señor VON MÜHLENBROCK.- Quiero saber si las dietas se ajustan a derecho; si es correcto y legal que las percibieran y si son compatibles o no con el cargo. Se ha enviado oficios y aún no ha llegado información.

El señor AJENJO.- La información es pública, está en la memoria.

La empresa está sometida a la fiscalización de la Superintendencia de Seguros y Valores, debe entregar trimestralmente la ficha estadística codificada uniforme y, una vez al año, esa ficha acompaña la memoria. Por internet se puede constatar las Fecu de 2005 y 2006, publicadas en la página de EFE.

## REDACCIÓN DE SESIONES

Además se puede consultar a la Superintendencia de Seguros y Valores la compatibilidad de las dietas.

Debe publicarse las remuneraciones que uno recibió en el cargo principal y en los cargos accesorios. Si algún funcionario de la empresa recibiera un honorario de otra clase, también debe ser publicado.

Esa es información pública y está disponible. Cuando yo me referí la semana pasada al nutrido control a que está sometido la empresa, me refería a este tipo de cosas.

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

El señor GARCÍA (don René Manuel).- Quiero hacer cinco preguntas al señor Ajenjo.

Primero. ¿Es efectivo que la inversión en el túnel de Viña del Mar y la inversión en la autopista y jardines en Concepción, eran necesidad urbana?

Segundo. La consultora señaló la ilegalidad que significaba que el 60 por ciento de los trabajadores ganara, en promedio, más horas extras que las permitidas por la ley laboral y lo inconveniente que resultaba que su utilización la realizara un funcionario secundario. Al respecto, ¿estableció el directorio las plantas del personal?, ¿fijó y determinó sus remuneraciones y beneficios, o aprobó los reglamentos internos del trabajo?

Tercero. ¿El directorio aprobó las inversiones y estableció las normas para su cumplimiento? Si esto sucedió así, ¿en qué sesión de directorio ocurrió?

## REDACCIÓN DE SESIONES

Cuarto. ¿Aprobó y se pronunció el directorio sobre el presupuesto, los estados financieros y los sistemas de contabilidad, especialmente sobre la contabilidad de costos?

Quinto. La autopista Paicaví, los jardines y el túnel de Viña, ¿son necesidades ferroviarias o son donaciones?

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

El señor ESPINOZA.- Quisiera consultarle al señor Ajenjo y al señor Castillo, y en especial al primero, qué relación tiene con el ex Ministro del Interior Carlos Figueroa.

Como parlamentario -quiero decirlo públicamente-, he recibido muchas presiones esta última semana, en particular del señor Carlos Figueroa, que se ha dirigido a altos personeros políticos de mi partido para, literalmente, presionarme respecto a mi participación en esta Comisión, hecho que considero inaceptable.

Quiero que se sepa que seré ineludable en esta investigación. He sido defensor del gobierno en muchos temas, pero no voy a permitir que existan llamadas telefónicas para inventar situaciones que no han ocurrido en esta Comisión respecto a mi participación en ella, porque me considero una persona tremendamente transparente. No voy a permitir que exista ese tipo de presiones.

Por eso, señor Ajenjo, repito, ¿qué tipo de relación tiene con el señor Carlos Figueroa y por qué ocurren este tipo de llamados telefónicos a dirigentes políticos del más alto nivel de mi partido?

## REDACCIÓN DE SESIONES

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

El señor AJENJO.- Señor Presidente, respecto de si la construcción del túnel de Viña del Mar era una necesidad urbana, categóricamente lo era, no cabe duda. Soy viñamarino de toda la vida y conocemos el antiguo plan de interconexión entre Viña del Mar y Valparaíso.

La primera etapa se construyó a comienzos de 1960 y el proyecto de Merval era la cuarta etapa. Es decir, entre 1960 y 2005, que fue cuando se inauguró Merval, pasaron 45 años y fue lo que se demoró la construcción de la interconexión vial moderna que en la actualidad existe en dicho tramo. Repito, no cabe duda de que era una necesidad urbana y, por cierto, una necesidad ferroviaria, porque el tren no podía seguir circulando y dividiendo la ciudad en dos. Eso no sólo pasaba en Viña del Mar. Ojalá se pudiera hacer lo mismo en San Fernando, Rancagua, Osorno, Temuco y en muchas ciudades donde el tren pasaba hace cincuenta años a orillas de la ciudad. Debido al crecimiento de ésta, en la actualidad lo hace por el medio.

El hecho de que se construyera un tramo soterrado se decidió en 1999 ó 2000 y mi impresión es que se hizo frente a una necesidad tanto urbana como ferroviaria, ya que la ciudad no podía seguir soportando que el tren pasara por el medio y el tren no podía seguir pasando sobre un terraplén de tierra, que no era una estructura sólida, construido a comienzos del siglo XX.

En cuanto a los jardines en Concepción, que también los hay en Valparaíso, efectivamente se debían construir por exigencia de los municipios para otorgar los permisos de la obra, que contemplaban su construcción. Ustedes los pueden ver en el trayecto entre Viña del Mar y Valparaíso. Además,

## REDACCIÓN DE SESIONES

los hay en Concepción en las calles Paicaví, Prat, Nueva Prat, Avenida Padre Hurtado y en la comuna de San Pedro de la Paz.

Sobre la opinión que habría dado la Consultora Consolida, no la conozco, pero sé que el tema de las horas extra es un costo muy alto para ferrocarriles. Los trabajadores lo consideran una conquista, ya que el 50 por ciento del ingreso de muchos de ellos es por ese concepto. Eso está incorporado desde hace 50 años y tanto es así que durante mucho tiempo hubo conversaciones con los sindicatos, por ejemplo, de maquinistas, para hacer un tipo de negociación y tengo entendido que buena parte de esas horas extras se incluyeron en los montos fijos de los sueldos, pero luego volvieron las horas extra. Creo que es una de las situaciones complejas de resolver, pero se requiere de la voluntad de ambas partes, porque son derechos adquiridos de los trabajadores.

Durante el Plan Trienal la empresa redujo su planta de 1.850 a 1.430 trabajadores, que salieron a través de planes especiales, hubo incentivos extraordinarios para que muchos aceptaran retirarse y se les dio preferencia a los empleados que generaban más horas extras. Pero para nada era un tema ilegal.

Ahora bien, como objetivo del Plan Trienal, se estableció la dotación óptima de la empresa, el plan en que se debía reducir la cantidad de trabajadores, por ejemplo, inversiones como el SEC, contrato de Señalización, Electrificación y Comunicación, va a generar cerca de 300 trabajadores excedentarios. Para ello, la empresa se preparó e hizo planes para que los trabajadores se retiren tratando de mejorar su empleabilidad, ya que es muy baja, dado que trabajan en un sector casi exclusivo.

## REDACCIÓN DE SESIONES

Además, me impresionó la cantidad de trabajadores analfabetos dentro de la empresa, por lo que se organizaron planes de alfabetización, por ejemplo, para quienes trabajan en terreno, al lado de la vía. Así, 400 trabajadores obtuvieron su licencia de enseñanza media en 2004 ¿Para qué? Para mejorar su estabilidad.

Entonces, se estableció la planta con precisión y se estableció el período en que tenía que ir reduciéndose. Finalmente, la planta va a establecerse entre 1.050 y 1.100 trabajadores una vez que estén en régimen todas las inversiones que se hicieron en el plan trienal.

Desgraciadamente, las tecnologías nuevas tienden a ser todas ahorradoras de mano de obra. Así es que eso se hizo con precisión y consta en las reuniones de directorio.

Respecto a si el directorio había aprobado la inversión, la respuesta es positiva. El directorio aprobó...

El señor GARCÍA (don José Manuel).- Señor Presidente, el señor Ajenjo no me contestó la pregunta. ¿Estableció el directorio las plantas del personal, fijó y determinó sus remuneraciones y beneficios y aprobó los reglamentos internos de trabajo?

El señor AJENJO.- Ésta es una empresa privada para efectos de esa administración. Como les he dicho, el legislador quiso que esto se rigiera estrictamente por las normas de las empresas privadas y las relaciones con sus trabajadores son estrictamente acordes al Código del Trabajo. Por lo tanto, no corresponde que la empresa fije los reglamentos. Eso es aplicable al sector público, pero para una empresa que se rige por las normas privadas, los reglamentos son reglamentos tipo.

## REDACCIÓN DE SESIONES

La empresa propone a los trabajadores. Efectivamente, una de las cosas que se hicieron durante el plan trienal fue actualizar los antiquísimos reglamentos internos de la empresa a las disposiciones del Código del Trabajo, pero lo que usted me está preguntando es propio de un servicio público o de una de las antiguas empresas del Estado, lo que no cabe en este caso. Sin embargo, en la modalidad de la empresa privada efectivamente todas esas cosas se hicieron.

Respecto a si el directorio aprobaba las inversiones, es correcto. Todas. El plan trienal completo es producto de una aprobación del directorio, que lo somete al sistema de empresas públicas, el que a su vez lo aprueba, lo somete al ministro de Transportes y al ministro de Hacienda, quienes preparan un decreto que lleva la firma del Presidente de la República.

Usted me preguntaba...

El señor GARCÍA (don José Manuel).- Se establecieron esas normas para su cumplimiento.

El señor AJENJO.- Sí, por supuesto. Había planes de control, sistemas permanentes de control, que es lo que corresponde al funcionamiento normal de una empresa. No es raro que lo hayamos tenido.

Después, usted me preguntaba por Paicaví. En este caso es la misma respuesta que para el plan de Valparaíso y Concepción. El tren pasaba por el medio de la ciudad de Concepción. La calle Paicaví, para los que no saben, es la avenida que comunica a Talcahuano con Concepción, particularmente al Aeropuerto de Carriel con el centro de la ciudad de Concepción. El tren pasaba por el medio.

## REDACCIÓN DE SESIONES

Lo que se hizo allí fue desnivelar. El tren pasa por arriba de la autopista, que no es una autopista en rigor porque es antigua. Se hicieron jardines, se mejoró en conjunto.

Esas obras de Concepción fueron ejecutadas por EFE a través de un convenio de programación con el ministerio de Hacienda y de la intendencia regional, documento que también he entregado a la Secretaría, donde consta la manera en que serán devueltos los recursos a Ferrocarriles por el ministerio de Hacienda en un plazo de cinco años. Me he documentado y las cuotas de 2006-2007 ya fueron pagadas y devueltas a EFE. Lo digo por si hubiera alguna inquietud en ese sentido.

Se me preguntaba por la relación del Presidente Lagos con la empresa...

El señor GARCÍA (don José Manuel).- No. Yo pregunté lo siguiente: ¿Aprobó y se pronunció el directorio sobre el presupuesto, especialmente respecto de la contabilidad de costos?

El señor AJENJO.- Sí, señor diputado. Eso consta en las actas y es una obligación. Obviamente, el directorio tiene que aprobar anualmente el presupuesto. Pero, no sólo el directorio, lo aprueba el SEP, la Dirección de Presupuestos. En primer lugar esto es propuesto por el gerente general, se confecciona un borrador, se pide poner énfasis en determinadas materias y ahorrar en otras, etcétera. Durante el primer semestre de cada año, ese plan es enviado al SEP para ser aprobado en el período siguiente por la Dipres. Con todo y por lo general, esa dirección vuelve sobre la propuesta y la modifica. Fue una de las cuestiones planteadas por el señor Castillo, esto es que la Dipres modificó de tal manera el plan de 2006 que tomó ese hecho como una de las

## REDACCIÓN DE SESIONES

razones para presentar su renuncia, pues le parecía imposible administrar la empresa con el presupuesto devuelto por la Dipres. Es decir, es un largo *continuum* que se ha dado al respecto, pero éstas son cuestiones muy básicas en una empresa y todas constan en las actas de directorio. Las he entregado, son muy voluminosas, pero si les parece puedo hacerlas llegar en *disquette*.

El señor DUARTE.- Le agradecería que las entregue igual, ya que si se están demorando las otras, que ya fueron solicitadas...

El señor AJENJO.- Yo las pedí por escrito a la empresa y me las entregaron. Es parte de la poca información que la empresa me ha entregado durante este período y que fueron las actas de directorio, porque tengo derecho a tenerlas.

El señor PÉREZ (Presidente).- Pedimos las actas en el mes de mayo y, lamentablemente, no hemos tenido respuesta.

Un señor DIPUTADO.- Que nos manden la información a través del señor Ajenjo.

El señor AJENJO.- No me han entregado mucha documentación. Tengo las actas, porque, reitero, tengo derecho a tenerlas.

Respecto de la relación con el Presidente Lagos, creo que el diputado Von Mühlenbrock leyó mal el diario, porque lo que dije...

El señor VON MÜHLENBROCK.- Señor Ajenjo, mi pregunta estaba orientada a saber cuál era su línea hacia arriba, porque al leer la prensa daba la impresión de que ustedes se relacionaban casi directamente.

## REDACCIÓN DE SESIONES

El señor AJENJO.- Lo que respondí a una pregunta específica del diario La Tercera -no sé si el periodista habrá puesto lo que señalé- es que el Presidente Lagos estaba muy interesado en todo lo que sucedía en materia ferroviaria, pero quienes conocen la actividad de un Presidente de la República deben saber que éste no puede estar metido en el día a día de una empresa. La línea concreta de supervisión de una empresa como EFE es el directorio, el SEP y la Dirección de Presupuestos. Ésa es concretamente la línea de supervisión al interior del gobierno. Cada vez que el Presidente acudía a una obra ferroviaria, preguntaba, inquiría detalles y se mostraba interesado. Siempre me sentí muy apoyado por el Presidente Lagos, por el interés que demostraba en esto, pero de ahí a suponer que teníamos una relación de supervisión directa hay una distancia muy grande.

Respecto de la pregunta del diputado Espinoza, al comienzo de la reunión dije que costaba mucho remontar las denuncias de irregularidades que se habían hecho acá y que entendía que, al escuchar al contralor decir un conjunto de cosas, tenderían a creerle. En el lugar de ustedes, creo que me hubiese pasado lo mismo, pero con el señor Castillo tenemos tal convicción de que no hay irregularidades, que lo único que les pido es que haya una cierta apertura a escuchar las razones que he detallado, es decir, que no hay sumarios, faltas de garantías e irregularidades, como se dijo, pues muchas vienen del período anterior. Les pido que me escuchen y que no tengan un prejuicio. Se dice que los trenes no funcionan, efectivamente no funcionan y ya les voy a explicar el porqué.

Respecto de mi amistad con don Carlos Figueroa Serrano, debo señalar que es uno de mis amigos más cercanos y queridos. He compartido con él una vida en la radio Cooperativa. Durante un período muy duro para la radio y el

## REDACCIÓN DE SESIONES

país fuimos los que estuvimos a la cabeza de la empresa. Me correspondió sucederlo en la presidencia del directorio de la empresa hace trece años y él se ha mantenido como un muy buen consejero en el directorio de la radio. Reitero, es uno de mis más queridos y cercanos amigos. No sé qué gestiones ha hecho; no las conozco, pero sé que es un hombre de bien y que si ha hecho algo ha sido para ayudar.

Reitero, sólo les pido que escuchen los argumentos que les estoy dando.

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

El señor CASTILLO.- Señor Presidente, el artículo 22 de nuestra ley orgánica dice: "Los trabajadores de la Empresa se regirán por las normas de este decreto con fuerza de ley, por las disposiciones del Código del Trabajo y sus normas complementarias y por el decreto con fuerza de ley N° 3, de 1980, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. En consecuencia, no les será aplicable norma alguna que afecte a los trabajadores del Estado o de sus empresas. Para todos los efectos legales, se consideran como trabajadores del sector privado."

Se debe considerar ese marco legal y que la empresa tiene un grado de sindicalización muy alto, mayor al 90 por ciento. Todos los trabajadores de planta invertimos muchas horas en desarrollar un trabajo en conjunto. Se establecieron las carreras de maquinista, de control de tráfico y de movilizadores; se pusieron servicios, como los de Concepción y Puerto Montt, sin necesidad de contratar gente, sino volviendo a capacitar, formando gente y trasladándola de lugar. Entonces, la tarea que hicimos en reconversión laboral fue realmente importante y fue uno de los temas a los que más horas dedicamos.

## REDACCIÓN DE SESIONES

El señor PÉREZ, don José (Presidente).- Tiene la palabra la diputada señora Marisol Turre.

La señora TURRE (doña Marisol).- Señor Presidente, al escuchar al señor Ajenjo en algún minuto me pregunté qué estamos haciendo acá. Pero para no perder el tiempo, haré algunas preguntas al señor Ajenjo, puesto que pese a sus explicaciones todavía no tengo claridad respecto de ciertas cosas, principalmente respecto de la compra de los trenes usados para cubrir el recorrido Victoria-Puerto Montt.

Espero que el señor Ajenjo me corrija si estoy equivocada. De su exposición entendí que el valor unitario de los trenes ascendía a poco más de dos millones de dólares. También me pareció escuchar que un tren nuevo costaba algo más de tres millones de dólares.

El señor AJENJO.- Cuatro millones de dólares.

La señora TURRE (doña Marisol).- Está bien.

Por otro lado, él dijo que no hubo oferta de trenes. Bueno, no sé cómo puede haber oferta si no hay licitación. Entonces, me gustaría escuchar alguna explicación respecto de si se fue directamente a buscar trenes a España o si los demás países fabricantes de trenes se niegan derechamente a vender sólo cuatro máquinas. Porque no deja de llamar la atención que, para efectos de reponer el servicio de ferrocarriles en el tramo Victoria-Puerto Montt, la única opción hubiera sido con trenes usados con un costo de más de dos millones de dólares cada uno, en circunstancias de que uno nuevo vale cuatro millones de dólares.

Dos consultas sobre el punto.

Primero, ¿por qué cuando se fue a España a inspeccionar los trenes y ver qué oferta le hacían a la

## REDACCIÓN DE SESIONES

empresa no se llevó a trabajadores de mantención y dirigentes para examinar las máquinas? Porque aquí ellos nos dijeron que pese a que plantearon la importancia de concurrir a inspeccionar los trenes ello no ocurrió. Me parece de toda lógica. Respeto mucho a los gerentes, a los directores, pero creo que cada uno tiene su *pega*, por lo que imagino que la gente de mantención conocerá mejor las máquinas que un director o un gerente.

Segundo, ¿cuánto es, más o menos, la vida útil de un tren nuevo al cual se le hace mantención? Porque si los trenes que se compraron presentaron fallas luego del primer mes de funcionamiento -el servicio está suspendido desde hace bastante tiempo; se han estado desarmando algunas máquinas para armar otras-, eso, a todas luces, es un pésimo negocio.

Más allá de las explicaciones que nos dé el señor Ajenjo, ¿cómo puedo entender que se hayan comprado trenes en esas condiciones y con el nivel de pérdidas que ha tenido la empresa durante todos estos años? Pienso que no hay dónde perderse si uno analiza la diferencia de un millón y medio de dólares que existe entre lo que cuesta un tren usado y uno nuevo, porque supongo que si compro un tren nuevo garantizo bastantes más años de vida útil.

Uno de los órganos que respeto tremendamente en el país es la Contraloría General de la República, que, ¡gracias a Dios!, por regla general, ha tenido un papel importante, fundamental e incuestionable en muchos temas de corrupción que nos ha tocado conocer. Entonces, más allá de lo que el señor Ajenjo pueda decir respecto de la Contraloría, para mí esto se trata de una cuestión de lógica, de sumar y restar. O sea, cómo yo, que estoy a cargo de una empresa, compro trenes que al mes de funcionamiento me están presentando problemas, que después de dos años ya prácticamente no me sirven, que

## REDACCIÓN DE SESIONES

otorgaron un pésimo servicio. Aquí se dijo que ello fue porque había más pasajeros que capacidad, pero resulta que los informes de los técnicos señalan que ésa no fue la razón.

¡Por favor, aquí quiero una respuesta concreta!

El señor PÉREZ, don José (Presidente).- Tiene la palabra el señor Ajenjo.

El señor AJENJO.- Señor Presidente, parto por la mención a la Contraloría. Seré breve al respecto.

Creo que los datos y los antecedentes que he entregado debieran hacer meditar. Se dijo que había sumarios que la empresa estaba obligada a hacer, y no los hay; se dijo que faltaban boletas de garantía durante el Plan Trienal, y no faltan. Todos los ejemplos son situaciones anteriores a dicho plan. Se dijo que la empresa acudía con demasiada frecuencia al trato directo en materias en que debiera haber llamado a licitación.

Entregaré a la Secretaría, porque no lo hice la semana pasada, la lista completa de los contratos del proyecto Merval, 99,8 hecho por licitación pública; la lista completa con los datos del proyecto Biovías. Se habla de proveedor único cuando éste, por ejemplo, debe contratar a CTC para que corra sus propias líneas o a alguna compañía de aguas para que mueva los ductos que construyó. En este caso de trata de un proveedor único y no hay posibilidad de licitación, lo cual está indicado claramente.

Respecto de la empresa, no he podido conseguir información. Pero tenemos la convicción -tenemos una lista en borrador con los documentos- de que eso se puede demostrar. Sugiero a su Señoría que pida la información a la Empresa de Ferrocarriles del Estado. De hecho, podemos demostrar que de ninguna manera se acudió con demasiada frecuencia, porque

## REDACCIÓN DE SESIONES

respecto del monto y del número de contratos la norma fue hacer licitaciones públicas. Tengo los avisos de las licitaciones y de las resoluciones que se hicieron. Basta leer las actas -no alcanzamos a hacerlo completamente, pues se realizaron alrededor de ciento veinte reuniones de directorio- para encontrar las autorizaciones del llamado a licitación y la resolución de la licitación. Por lo tanto, tampoco es cierto que se acudió con demasiada frecuencia.

En cuanto al reglamento de compras que no se cumplía -como manifestó una señora diputada respecto de lo indicado por el contralor-, la empresa dictó un nuevo reglamento y dejó sin efecto todos los reglamentos de compras anteriores, cuestión que consta en el acta de directorio aprobada y en la resolución que circulaba en toda la empresa en 2004. En más de una oportunidad en 2004 y 2005 nos encontramos con que las fiscalizadoras de la Contraloría seguían evaluando los contratos de acuerdo con las normas que se habían dejado sin efecto a partir de julio de 2004. Cada vez se les debía hacer presente que empleaban un reglamento que estaba fuera de funcionamiento. Todas las normas se cumplían. Cuando ello no ocurría, el directorio excepcionaba especialmente, porque quien podía dictar el reglamento también podía excepcionar cuando había datos fundados, como proveedor único y situación de polución de determinados proveedores.

Todas esas cosas constan en el acta de directorio. Por lo tanto, el gerente actuó debidamente facultado.

Entonces, las seis líneas transversales a que aludió el contralor, como patologías, artimañas, etcétera, están contestadas. En verdad, en esto tenemos la absoluta convicción; de lo contrario, muéstrenme algún sumario o alguna falta de garantía válidos durante el período del plan

## REDACCIÓN DE SESIONES

trienal. No sé que mecanismo habrán seguido ustedes -a lo mejor hay que pedir a Secretaría que lo establezca-, pero aquí se dijeron cosas que no se coligen de los documentos tenidos a la vista y que no se pueden afirmar responsablemente. Supongo que el contralor llevaba alrededor de cuarenta días en el cargo y ha debido conocer un documento. Pero otros documentos tan relevantes como esos y que doy cuenta en esta oportunidad no se hicieron presentes en esta Comisión. Por eso, habría sido muy importante en su momento que los diputados los hubieran conocido, para formarse una adecuada convicción sobre el tema.

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

El señor ALVARADO.- Señor Presidente, hemos escuchado una serie de cuestionamientos respecto de la Contraloría en las dos sesiones anteriores. Quiero hacer una pregunta concreta, ya que se encuentran con nosotros el gerente general y el presidente del directorio de la empresa.

En cuanto a la gestión de cobranzas, la Contraloría señala claramente que en los contratos con Transap nunca se encontraron los depósitos ni los ingresos por 300 millones de pesos correspondientes a dos facturas. Entonces, quiero saber qué ocurrió con eso, porque la respuesta que entregó la Contraloría en su primer informe era que los antecedentes estaban en la Gerencia de Administración y Finanzas. Sin embargo, dicha institución señala en su informe definitivo que en dicha gerencia nunca se encontraron ni los comprobantes de ingreso ni los depósitos en las cuentas corrientes. Por lo tanto, no encuentro ninguna respuesta clara respecto de alguna irregularidad.

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

## REDACCIÓN DE SESIONES

El señor AJENJO.- Señor Presidente, respecto de lo señalado por el diputado Alvarado en cuanto a que no hay una respuesta clara, he sido bastante explícito con mis respuestas. Sin duda, es un caso nuevo sobre el cual no me habían preguntado.

El señor CASTILLO.- Respecto de Transap, hay que tener en consideración lo siguiente:

1° Al inicio del plan trienal, era un porteador del ácido sulfúrico, desde Los Lirios a San Antonio.

2° Al término del plan trienal, se constituyó en el segundo porteador nacional en dar servicio de transporte público de carga, con contratos tan importantes como la Celulosa CMPC y de Laja, comprando equipos nuevos.

3° Permanentemente se producen pagos recíprocos entre EFE y Transap por concepto de energía eléctrica fuera del canon fijo, del canon variable y del peaje por uso de las líneas, pero durante nuestra gestión celebramos un nuevo contrato de acceso nacional con esa empresa, por lo que dejamos todas las cuentas en orden.

4° Los auditores externos circularizan los saldos con las empresas con las que más movimientos tenemos. Es el caso de Ernst & Young, Price Waterhouse o KPMG, que hicieron circularización de saldos. Las facturas no canceladas iban al comité de auditoría, el cual tenía que analizar los motivos en cada caso. Y ahí se aprobaban o rechazaban los pagos provisionales. En todo caso, nunca se provisionó una factura de Transap o de Fepasa.

Por lo tanto, esas facturas, sin ninguna duda, están canceladas. Pero es posible que haya habido una compensación por energía eléctrica o por otro concepto.

## REDACCIÓN DE SESIONES

El señor AJENJO.- Señor Presidente, lo que se puede hacer es oficiar a Transap para que informe si efectivamente pagó esa factura.

El señor ALVARADO.- Señor Presidente, los informes de la Contraloría señalan claramente que las facturas no están ingresadas, que no hay depósitos en las cuentas corrientes y que no existe ningún antecedente en cuanto a que haya sido compensada con algún otro servicio.

El señor AJENJO.- La Contraloría no encontró antecedentes, señor diputado.

Obviamente, no tengo los documentos contables para demostrar lo que sucedió, pero nuestra opinión es que en ese caso hubo una compensación de deudas recíprocas entre EFE y Transap. Como esta empresa también es una sociedad anónima y, por tanto, controlada, pueden pedirles a ellos los antecedentes del caso.

Tengan tranquilidad, porque esos antecedentes van a aparecer. Transap no es una empresa desconocida.

El señor GARCÍA (don René Manuel).- Pero una cosa son las compensaciones y otra el pago del IVA. Todos deben pagar el IVA.

*-Hablan varias personas a la vez.*

El señor AJENJO.- Las únicas actividades que realiza EFE que están sujetas al pago del IVA son el transporte de carga y los atraviesos, ductos y paralelismos, no así la venta pasajes. Ello obliga a la empresa a llevar un control del IVA proporcional, el cual es exhaustivamente revisado por el Servicio de Impuestos Internos.

## REDACCIÓN DE SESIONES

El señor GARCÍA (don René Manuel).- ¿Y la electricidad no paga IVA, señor Ajenjo?

El señor AJENJO.- Sí, pero yo me estoy refiriendo a las ventas de EFE. En este sentido, están gravadas con el IVA el servicio de carga a los porteadores y los servicios de atravesado y paralelismo. La venta de pasajes, por cierto, no paga IVA.

La señora TURRES (doña Marisol).- Se podría referir al tema de los trenes, por favor.

El señor AJENJO.- Con todo gusto, señora diputada, pero hago la salvedad de que nuevamente me tengo que referir a documentación ya entregada y a cosas ya dichas.

El documento llamado "Adquisiciones de Trenes 1996-2005", que se encuentra en poder de la Secretaría, contiene una explicación detallada acerca de por qué la empresa debió comprar los trenes españoles y no pudo comprar trenes nuevos. No voy a leerlo, pero voy a sintetizar lo que dice.

El documento parte con una introducción en la que se reseña cuál es la historia reciente de EFE, entre 1972 y 1996, en materia de trenes, período durante el cual no se compró ningún tren. Señala, además, que al comienzo del Plan Trienal los trenes existentes tenían una antigüedad que variaba entre 25 y 55 años, como es el caso de los que se dejaron fuera de servicio después del desgraciado accidente que afectó a la estudiante Daniela García.

Traigo a colación estos antecedentes porque usted pregunta cuánto duran los trenes. Un tren bien mantenido, como es caso de los trenes NS74, del Metro de Santiago, que fueron comprados en 1974, puede durar más de 30 años, como los mencionados, que ya llevan 33 años funcionando. La

## REDACCIÓN DE SESIONES

estimación es que todavía podrían quedarle unos siete años más de vida útil, con lo cual totalizarían un total de 40 años prestando servicios, gracias al adecuado mantenimiento que se les hace en nuestro país.

Tanto el fabricante como los estándares internacionales indican que no duran más de 25 años, pero acá se estira la duración de las cosas.

Por otra parte, el documento cuenta cuáles fueron las primeras compras y el contexto en el que se hicieron, cuáles eran las posibilidades que se tenían en ese momento y a cuánto ascendió la autorización que se dio para adquirir trenes. Asimismo, explica que la decisión adoptada en 1996 en orden a empezar a comprar trenes españoles fue una decisión estratégica, por lo que hubo que construir talleres especiales y celebrar contratos de mantenimiento. La idea era que la gente se capacitara en el mantenimiento de ese tipo de trenes, no en el de otros.

Así se fue generando un marco que permitía tomar decisiones, pues este mismo documento se extendió a todas las compras de trenes, ya que permitía sacar cuentas rápidamente y hacer cuentas cortas.

Es lo que puedo informar a ese respecto, señor Presidente.

En todo caso, insisto en que tanto el señor Castillo como yo tenemos la mejor disposición para volver la próxima semana y responder todas las consultas que aún puedan tener los señores diputados o para hacerlo hoy mismo, si acuerdan prorrogar la sesión.

El señor PÉREZ (Presidente).- Señores diputados, estamos próximos a cumplir el tiempo de término de la sesión.

## REDACCIÓN DE SESIONES

¿Habría acuerdo para prorrogarla por 15 minutos?

### **Acordado.**

El señor DE URRESTI.- Señor Presidente, quiero precisar y complementar una pregunta de la diputada señora Turre para que haya una respuesta.

El señor Ajenjo ha señalado la evolución de la compra de los trenes, pero en el caso puntual de los equipos TL 653, comprados para el tramo Victoria-Puerto Montt, quiero hacer algunas preguntas que se complementan.

En primer lugar, si tiene conocimiento del informe de la Consultora Libra que recomendó no comprar esos equipos por ser tecnológicamente obsoletos.

En segundo lugar, ¿tiene conocimiento de qué tecnología tienen esos equipos? Según la información que me ha llegado de los trabajadores de la Empresa de Ferrocarriles del Estado, es de la década de los 60. Por lo tanto, ¿considera que es un buen negocio haber comprado equipos de la década del 60 reacondicionados para un tramo que no existe? Cataluña de extremo a extremo no tiene los 395 kilómetros que hay de Victoria a Puerto Montt.

En tercer lugar, quiero saber si es efectivo que a dos semanas de funcionamiento en los talleres de Victoria ya estaba desmontado, o al menos fuera de servicio, uno de los equipos.

En cuarto lugar, pido que nos señale si el equipo de los talleres de Victoria fue alguna vez recepcionado e implementado como se prometió en el plan trienal que ustedes elaboraron. En definitiva, precisión sobre esos equipos, porque es ahí donde hay un grave error en la adquisición de

## REDACCIÓN DE SESIONES

equipos desde el punto de vista técnico, financiero y de gestión.

Por último, el artículo 8º de Ley Orgánica de la Empresa de Ferrocarriles del Estado señala textualmente lo siguiente: "Los Directores deberán emplear en el ejercicio de sus funciones el cuidado y diligencia que los hombres emplean ordinariamente en sus propios negocios y responderán solidariamente de los perjuicios causados a la Empresa por sus actuaciones dolosas o culpables.

"La aprobación gubernamental, o de la Contraloría General de la República, o de cualquier otra autoridad administrativa, cuando ésta proceda, de la memoria y balance, o de cualquier otra cuenta o información general que presente el Directorio, no libera a los Directores de la responsabilidad personal que les corresponda por actos o negocios determinados. La aprobación específica de éstos no los exonera de aquella responsabilidad, si hubiere mediado culpa leve, grave o dolo". Creo que la Contraloría algo tiene que decir sobre la Empresa de Ferrocarriles del Estado.

Con la misma diligencia con que se contrató a un estudio jurídico para defender los juicios de mera certeza, cuyos contratos a honorarios solicité, me gustaría saber qué acciones legales se iniciaron contra los ejecutivos que tomaron malas decisiones o si se despidió a quienes planificaron, entre otras, la compra de los equipos de Victoria a Puerto Montt.

El señor PÉREZ (Presidente).- Tiene la palabra la diputada señora Marisol Turre.

La señora TURRE (doña Marisol).- Señor Presidente, por su intermedio, quiero ceder algunos segundos al diputado

## REDACCIÓN DE SESIONES

Nicolás Monckeberg para hacer una consulta en el mismo sentido.

El señor Ajenjo trajo un documento, pero nosotros le hemos hecho preguntas súper concretas sobre la compra de las maquinarias, y sobre eso son las respuestas que queremos. No queremos que nos cuente otra historia, sino saber cuál fue el criterio utilizado para comprar algo que a las dos semanas funciona mal.

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

El señor MONCKEBERG (don Nicolás).- Señor Presidente, en respuesta a una consulta del diputado señor Claudio Alvarado, el señor Luis Ajenjo señaló un aspecto de tremenda relevancia al reconocer que recibía remuneraciones por su participación en otros directorios.

Al respecto, solicito al señor Ajenjo que nos envíe durante esta semana la sesión de directorio en la que, eventualmente, se aprobó dicha participación o el informe jurídico que respalda la recepción de remuneraciones por ese concepto. Es importante esa información, puesto que el artículo 11º de la ley establece la prohibición expresa para los directores de recibir otras remuneraciones por su participación en otros directorios. Dicha disposición señala lo siguiente: "Las remuneraciones señaladas en los incisos anteriores, serán compatibles con la remuneración de cualquier otro cargo en servicio u órgano de la Administración del Estado, excepto con la que corresponda por la participación o integración en otro directorio o consejo de empresas o entidades del Estado".

Por tratarse de un tema delicado, que podría revestir caracteres más allá de lo simplemente

## REDACCIÓN DE SESIONES

administrativo, prefiero que el señor Ajenjo nos pueda entregar ahora, o cuando lo estime conveniente, los informes jurídicos que pudo haber encomendado y que respaldan dicho accionar, porque la ley es clara en ese sentido.

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

El señor AJENJO.- Señor Presidente, no conozco el texto leído por el diputado señor Nicolás Monckeberg. No lo tengo en mis antecedentes.

El señor MONCKEBERG (don Nicolás).- Es el artículo 10°.

El señor AJENJO.- Usted dijo artículo 11°. Lo estoy buscando y no lo encuentro.

El señor MONCKEBERG (don Nicolás).- Se trata del artículo 11°, sobre las obligaciones de los directores, establecida en la ley orgánica de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado, el cual dispone las obligaciones de los directores y señala, en forma taxativa y expresa, la prohibición de cualquier otra remuneración por participación en los directorios de empresas del Estado.

El señor AJENJO.- Creo que tenemos textos diferentes, señor diputado. En el texto que tengo en mi poder el artículo 11° señala lo siguiente: "Los Directores y el representante de los trabajadores percibirán una dieta equivalente a 8 unidades tributarias mensuales por cada sesión a que asistan, con un máximo de 16 de estas unidades por mes calendario. El Presidente, o quien lo subrogue, percibirá igual dieta, aumentada en un 100%." Después pasamos al artículo 12°, de manera que no está el texto que usted ha señalado.

## REDACCIÓN DE SESIONES

El señor GARCÍA (don René Manuel).- ¿Qué ley está leyendo, señor Ajenjo?

El señor AJENJO.- Estoy leyendo la ley orgánica de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado, DFL N° 1, Santiago, 30 de junio de 1993, Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, subsecretaría de Transportes.

Hay otra versión ordenada con subtítulos, para que uno la pueda entender mejor, por si acaso hubiera faltado algo en la otra, la cual también dice lo mismo sobre la materia.

Entonces, tenemos un problema legal, señor Presidente.

El señor MONCKEBERG (don Nicolás).- ¡No, señor Presidente!

*-Hablan varios señores diputados a la vez.*

El señor MONCKEBERG (don Nicolás).- El problema legal lo puede tener usted, señor Ajenjo, porque la fecha de la publicación de la ley es del tiempo en que usted era director. El artículo que acabo de leer está publicado en el Diario Oficial de esa forma, de modo que usted debió haberse atendido a lo que establece ese artículo.

Cuando la ley establece prohibiciones en materia de directorios usted sabe que es para cumplirla, no para comentarla. Esa ley está publicada en el Diario Oficial así. Por lo tanto, le solicito que si no tiene informes en derecho que respalden su actuación lo diga, pero si los tiene, que los traiga.

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

## REDACCIÓN DE SESIONES

El señor AJENJO.- Sobre el tema de los directorios, quiero consultar si se acordó invitarme para la próxima sesión.

El señor PÉREZ (Presidente).- Está invitado para la próxima semana.

El señor AJENJO.- Lo consulto porque encantado traeré la información solicitada.

A continuación, antes de pasar a las preguntas relacionadas con los aspectos tecnológicos, me referiré a los trenes.

Si bien las compras de Renfe se efectuaron dentro del contexto señalado en los convenios de cooperación, fueron tratadas como operaciones comerciales, con todos los requisitos establecidos legal y reglamentariamente y de acuerdo con todas las prácticas habituales. Eso también incluyó a los trenes TL-593.

Los trenes funcionaron bien cuando llegaron a Chile, así como en las pruebas efectuadas en España antes de ser embarcados, las cuales fueron llevadas a cabo por funcionarios de la empresa, particularmente por don José Atala, quien viajó, los recepcionó y les dio el visto bueno antes de ser embarcados.

Luego de efectuado el recibo de postembarque, los trenes hicieron su marcha blanca en el proyecto Biovías, en Concepción, antes de dirigirse funcionando a la ciudad de Osorno, donde se efectuó la ceremonia de inauguración y a continuación un viaje desde Osorno a Puerto Montt, recorrido en el que participaron un gran número de parlamentarios de todas las tiendas políticas. De hecho, recuerdo que en el asiento del lado me acompañó durante todo el viaje el

## REDACCIÓN DE SESIONES

entonces candidato señor Andrés Allamand. Puedo decir que fue así.

Entonces, los trenes funcionaron de manera adecuada, pero hubo problemas de sobredemanda y se suspendió el servicio, a fin de que los trenes cambiaran a sistemas comerciales. Es decir, que se obligara a vender asientos numerados de modo de regular la cantidad de pasajeros.

Respecto de los otros problemas, con mayor propiedad, nos puede informar el señor Eduardo Castillo.

La señora TURRES (doña Marisol).- Perdón, ¿por qué los funcionarios de mantención dicen que solicitaron ir a España a ver los trenes?

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

El señor CASTILLO.- Señor Presidente, como dijo el señor Ajenjo, estos trenes se trajeron. Llegaron a Valparaíso y, por sus propios medios, viajaron a Concepción; después, estuvieron operando normalmente en la zona sur, hasta prácticamente fines de marzo.

¿Qué pasó en esos momentos?

Hay que reconocer que algunos motores presentaron un desgaste excesivo por consumo de aceite. ¿Por qué? Porque cada uno de esos trenes tiene cuatro motores: tres de tracción y un generador. Cuando detectamos ese desgaste, tomamos las actas de entrega de los trenes, de la prueba en línea, en España, donde están las mediciones, cigüeñal, biela por biela y las mediciones con que venía el tren y su proyección.

## REDACCIÓN DE SESIONES

Para tener una opinión técnica sobre el tema, contratamos a especialistas del Departamento de Ingeniería de la Universidad Católica, a fin de que emitieran un informe técnico sobre por qué fallaron los trenes. El informe técnico lo tengo aquí. ¿Qué dice de los motores? Que los trenes fueron reacondicionados en España. Se deja prácticamente el chasis; los motores son reacondicionados. Pero todo lo que es interiorismo, electrónica, aire acondicionado, es nuevo. A esos motores se les hizo una variación en el tubo de admisión de aire. Ese tubo de admisión, en vez de tomar aire filtrado del medio ambiente, tomó, a través del generador, aire contaminado con tierra, porque, en ese momento, había en la línea exceso de ella, porque recién se habían cambiado los durmientes.

Los trenes, en su versión original, no tenían esa toma de aire separada. Fue un error que los trenes que se trajeron tuvieran un diseño con toma de aire.

Entonces, los técnicos de Renfe, al percatarse del problema, cambiaron la toma de aire. Nosotros presentamos el reclamo, independientemente del informe del Dictuc. Esto estaba puesto en los contratos. Nos entregaron dos motores como una garantía por los fallados. Pagaron la reparación del tercer motor en una maestranza de Temuco. Ése fue el problema operativo de los trenes.

Después de resuelto esos temas, no han tenido problemas.

El señor DE URRESTI.- ¡No funcionan! ¡Seamos claros!

*-Hablan varios señores diputados a la vez.*

El señor PÉREZ (Presidente).- Pido orden a sus señorías.

## REDACCIÓN DE SESIONES

La señora TURRES (doña Marisol).- Señor Presidente, voy a repetir por cuarta vez: ¿cuál fue el criterio que se utilizó para comprar trenes usados en dos millones y medio de dólares, cuya historia ya todos conocemos? Hace más de un año y medio que están sin funcionar.

Quiero saber cuál fue el criterio para comprar trenes usados y no nuevos. A los quince días se echaron a perder. ¡No se compraron trenes nuevos que duran hasta 40 años por una diferencia de 40 por ciento en el precio!.

El señor AJENJO.- Señor Presidente, las cuentas hay que sacarlas bien. Un tren nuevo es 97 por ciento más caro que uno usado, no 40 por ciento.

Uno compra cosas usadas cuando no tiene plata para comprar cosas nuevas. Se compra un auto usado cuando no alcanza la plata para comprar uno nuevo.

La diputada dice que hace la pregunta por cuarta vez. Y, por cuarta vez, le doy la misma respuesta. Esa es la realidad. En el documento entregado a la Secretaría dice por qué se compraron esos trenes y no otros. No es tan sólo por un problema de plata. No hay ofertas por pequeñas cantidades de trenes y nadie más vende trenes usados.

La semana pasada señalé, y lo reitero, que las evaluaciones sociales del proyecto no soportan el valor de los trenes nuevos, salvo en el caso de Merval porque es un proyecto de mayor volumen que se hizo incluyendo los beneficios sociales de las desnivelaciones y el soterramiento. Pero si en el proyecto de Victoria a Puerto Montt se incorporan los valores de trenes nuevos, simplemente no se pueden comprar.

Además, no está la plata.

## REDACCIÓN DE SESIONES

*-Hablan varios señores diputados a la vez.*

Respecto de las responsabilidades que es lo que parece interesar mayormente, efectivamente es una decisión tomada por el directorio de la empresa, puesta en acta, y faculta al gerente general para suscribir los contratos correspondientes.

Los contratos señalan: "se realizaran comprobaciones en taller, en España, y las pruebas en vía de acuerdo con el plan de control de calidad, el protocolo de pruebas en vías -documentos que existen-, prueba de funcionalidad y frenos."

"Como resultado satisfactorio se establecerá en cada ITO, firmado por Renfe y EFE, un acta de prueba y autorización de cuenta FOB."

Eso fue entregado a la Contraloría y puedo entregar una copia a la Secretaría de la Comisión cuando lo estimen pertinente. Es un documento voluminoso.

Posteriormente está lo relacionado con la recepción provisional: "EFE emitirá, para cada automotor rehabilitado y adaptado, un acta de recepción provisional. Será firmada por los funcionarios que EFE determine para ese efecto.

"Esa recepción se llevará a cabo en Chile inmediatamente después de realizado el desembarque y la prueba en línea de los vehículos." Se hizo la recepción provisional.

En cuanto a la recepción definitiva: "EFE emitirá un año después de la recepción provisional, un acta de recepción definitiva para cada automotor, una vez verificadas las correctas condiciones de flotación de los trenes en Chile."

## **REDACCIÓN DE SESIONES**

Nos hemos informado por el señor Castillo que la empresa dio la recepción final de los automotores y devolvió las garantías a Renfe en el transcurso de fines de 2006 y comienzos de 2007. Por lo tanto, sugiero que se oficie a la empresa. Nosotros dejamos esto sólo en la recepción provisional y retenidas las garantías. Posteriormente se hizo la recepción definitiva de los trenes.

El señor PÉREZ (Presidente).- Agradezco mucho la presencia de nuestros invitados.

Está acordado invitarlos nuevamente a la próxima sesión.

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

*-Se levantó la sesión a las 13.17 horas.*

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