

REDACCIÓN DE SESIONES

1.-

COMISIÓN ESPECIAL INVESTIGADORA DE LA EMPRESA DE FERROCARRILES DEL ESTADO

Sesión 7ª, celebrada en miércoles 20 de junio de 2007,
de 11.08 a 13.50 horas.

VERSIÓN TAQUIGRÁFICA

Preside el diputado señor José Pérez.

Asisten los diputados señores Claudio Alvarado, Alfonso De Urresti, Gonzalo Duarte, Fidel Espinoza, René Manuel García, Enrique Jaramillo, Cristián Monckeberg, Nicolás Monckeberg, Carlos Montes, Sergio Ojeda, Jaime Quintana, Eugenio Tuma, 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.

El acta de la sesión 5ª se da por aprobada por no haber sido objeto de observaciones.

El acta de la sesión 6ª queda a disposición de los señores diputados.

REDACCIÓN DE SESIONES

2.-

El señor Secretario va a dar lectura a la Cuenta.

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

El señor PÉREZ (Presidente).- Para conocimiento de los señores diputados, todos los antecedentes recopilados hasta el momento se encuentran en Secretaría. Es una cantidad muy importante de documentos.

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

El señor PÉREZ (Presidente).- Tiene la palabra, señor Monckeberg.

El señor MONCKEBERG (don Nicolás).- Solicitamos copia de las actas de directorio de los tres años. No han llegado. No sé si la razón es porque no se han solicitado o porque están pendientes.

El señor ÁLVAREZ (Secretario).- Efectivamente, puedo dar fe de que las actas se pidieron en los oficios. Lamentablemente, por lo extenso, no hemos tenido tiempo para revisar toda la documentación.

El señor MONCKEBERG (don Nicolás).- Yo la revisé y no han llegado.

El señor ÁLVAREZ (Secretario).- Si no están, las pediremos.

El señor PÉREZ (Presidente).- Conversé hace un par de días con el Presidente del directorio de Ferrocarriles, le hice ver el malestar de la comisión y le pedí que, a la brevedad posible, despache toda la documentación solicitada. Quedó en agilizar dicho trámite.

Esta sesión ha sido convocada para continuar el proceso investigativo de la comisión, con el objeto de determinar eventuales irresponsabilidades de los ejecutivos de Ferrocarriles en la administración de la empresa.

REDACCIÓN DE SESIONES

3.-

Están pendientes e inscritos desde la sesión anterior para hacer uso de la palabra los diputados Cristián Monckeberg, Gonzalo Duarte, Claudio Alvarado y quien habla.

Ahora nos corresponde recibir a nuestros invitados.

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

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

El señor MONCKEBERG (don Cristián).- Señor Presidente, he escuchado atentamente las exposiciones que se han planteado en las sesiones anteriores. Por lo tanto, más que hacer preguntas, quiero hacer comentarios con respecto a este tema, pues hay materias que quedaron como ciertas y que pueden llevar a la Comisión a conclusiones erróneas.

En la primera presentación que hace el señor Ajenjo plantea cuatro ejes respecto del Plan Trienal: la Eficiencia Económica y el Manejo de Recursos, la Calidad del Servicio, la Integración Territorial y la Seguridad Operativa. Ese Plan Trienal costó 1.100 millones de dólares. Debo recordar que la reforma procesal penal tuvo un costo de 568 millones de dólares; el Auge, 900 millones de dólares; duplicar la red del Metro, dos mil millones de dólares; y la Costanera Norte, 384 millones de dólares. Solamente duplicar la red del Metro superó la inversión del Plan Trienal. La gran diferencia es que la reforma procesal penal, el Metro, el Auge y la Costanera Norte están funcionando bastante bien, lo que reconoce la Oposición. Sin embargo, de los cuatro ejes, sólo me referiré a tres.

El primer eje: Eficiencia Económica. Actualmente, por datos que hemos conseguido y que se sostienen públicamente, la deuda acumulada por EFE al 31 de diciembre de 2006 es de aproximadamente 1.350 millones de dólares -unas 7,5 veces el patrimonio de la empresa-. Por otro lado, la proyección de pérdidas para el 2007-2008 es de 120 mil millones de pesos.

El segundo eje: Calidad del Servicio. Voy a recordarles cuando se inauguró el tramo Victoria-Puerto Montt y comenzaron rápidamente las suspensiones del servicio. En la actualidad, hay cinco que se supone apuntan a la calidad del servicio, pero solamente funcionan dos: Chillán-Santiago y Santiago-Talca. El primero, lo conozco, pues lo ocupo bastante, ya que voy seguido a la zona sur. En realidad, son los únicos dos tramos que funcionan; por ejemplo, no están funcionando grandes proyectos del Plan Trienal, como Santiago-Concepción, Santiago-Temuco, Victoria-Puerto Montt.

El tercer eje: Integración Territorial. Sucede la misma historia, pues se construyeron 16 estaciones y diputados representantes de ciudades del sur verán que están muy bien construidas, pero son verdaderos elefantes blancos, ya que hoy no tienen ninguna utilización. Como ejemplo, podemos nombrar las estaciones de Puerto Montt, Puerto Varas, Gorbea, Frutillar, La Unión, etcétera. Ello es con respecto al Plan Trienal.

Por otra parte, con respecto a la Contraloría se ha dicho que se actuó en forma irresponsable, que no es infalible, que los informes son parciales y preliminares.

Cuando el contralor estuvo aquí, le pregunté de qué se trataban estos informes que en esos momentos teníamos. Él nos respondió que no era uno solo, sino que varios y que no era preliminar, sino que definitivo. Esa fue la respuesta por parte del contralor. Por lo tanto, hay varios informes desde el 2003 al 2007.

Posteriormente, se dice que el contralor nunca recomendó sumarios y como no los recomendó no era necesario hacerlos. Ahora, hay informes que concluyen que se recomendaron sumarios. Sin embargo, aunque no se recomienden si un informe de Contraloría detecta irregularidades, existe la obligación de llevar adelante la investigación y un sumario, ya sea por la Contraloría o por la empresa, en este caso, EFE que estaba cuestionada. Ello lo establece la ley de bases de la Administración del Estado en su artículo 15. Además, en su artículo 1° se señala que esta ley es aplicada

a las empresas del Estado y no sólo a los funcionarios públicos. La ley de Bases dice expresamente en su artículo 1º: "a las empresas del Estado", y en el artículo 15 dice que si se detectan irregularidades, hay que llevar la a investigación de oficio y no esperar que el contralor lo ordene. Basta con que se detecten irregularidades, para llevar la investigación adelante. Por lo tanto, no es tan así como se plantea.

En cuanto a la ventanilla única, me llevé una sorpresa, porque más bien era una "persona única". Nunca existió una ventanilla única. Por lo que tengo entendido, no fue un acuerdo entre la Contraloría y EFE, sino un oficio que llegó y que está dirigido a toda la Contraloría; es un instructivo sobre entrega de información a personal de la Contraloría General de la República que, en su punto 1, dice: "Estamos siendo auditados por la Contraloría" y que las funcionarias de Contralorías designadas son las señoras, Gladys, Marlene y Jessica.

En el punto 2 señala: "Por lo anteriormente expuesto, con el fin de coordinar dichas consultas y también la entrega de documentación, agradeceré informar al personal a su cargo que, ante eventual necesidad de información, ésta deberá ser canalizada directamente con el gerente de administración y finanzas." Vale decir, la ventanilla única era una persona; el gerente de administración y finanzas después cambió al subcontralor, porque nunca dio información el gerente de administración y finanzas. Esto es una instrucción de la EFE y no da cuenta de un acuerdo de ventanilla única y de fiscalización entre la Contraloría y EFE.

Por otra parte, se dice que se dio todo tipo de facilidades a la Contraloría para investigar. Aquí tengo dos oficios de los años 2005 y 2006, dirigidos por la Contraloría a EFE.

En el de 2005 se señala: "En atención a las observaciones que se plantean en el citado documento, agradeceré a Ud. tenga a bien informar en un plazo de 30 días

a contar de la fecha del presente oficio, cada uno de los puntos que ahí se señalan y que permitan su aclaración, dado que la información que obtuvo el personal fiscalizador fue parcial y con bastante dificultad."

El otro oficio de 2006 dice: "En atención a las observaciones que se plantean, agradeceré a Ud. tenga a bien impartir las instrucciones necesarias que permitan aclarar los hechos expuestos y para que definitivamente se dé termino a las dificultades que pone la superioridad en proporcionar la información que se requiere para efectuar la función fiscalizadora de este Organismo."

Por lo tanto, las facilidades no son tal.

También se ha dicho que la Contraloría no detectó ninguna irregularidad en el período 2003-2005. Pues bien, aquí tengo tres casos de demuestran que hay irregularidades durante ese período y que están en el informe "ladrillo" de la Contraloría.

Tengo un Oficio de la Contraloría General de la República, de diciembre de 2004, respecto de la licitación del servicio logístico nacional de los tramos Alameda-San Fernando, donde señala que EFE no ha adoptado las medidas necesarias para el resguardo de sus intereses, toda vez que no se acatan las disposiciones del contrato ni se han cobrado las multas.

Respecto de la remodelación, hay otro oficio de la Contraloría General de la República, de diciembre de 2004, respecto de la remodelación de Estación Central. Todos sabemos que la Contraloría formuló observaciones, porque hubo un 89 por ciento de sobreprecio en los arreglos. Aquí se ha dicho que fue porque se encontraron unos mausoleos y eso habría elevado el presupuesto.

Hay otro oficio más de 2004, donde la Contraloría señala que no se hicieron las cotizaciones exigibles para las contrataciones directas, no se designó administrador del contrato y no se requirieron las garantías. Agrega que existe debilidad del control interno de EFE, no cautelándose

adecuadamente los intereses de la empresa. Por lo tanto, también hay situaciones que fueron comunicadas y que ocurrieron durante el período 2003-2005.

Las preguntas se las voy a hacer al gerente, porque creo que él puede tener respuestas respecto de estos temas.

La primera pregunta es sobre el servicio Victoria-Puerto Montt, respecto del cual se señaló que era absolutamente no rentable. ¿Esto surge por presiones del Gobierno o por convencimiento del directorio? Sé que me van a decir que el Gobierno tiene todo el derecho de proponer proyectos, pero esos proyectos los aprueba el directorio.

Por otra parte, sería bueno saber si se hicieron estudios acerca de la rentabilidad del tramo Victoria-Puerto Montt, porque está claro que no son socialmente factibles, que implican déficit operacional y que no disponen de compensación económica.

Respecto del trayecto Santiago-Temuco quiero saber lo mismo: ¿Quién realizó su evaluación social? ¿Por qué se elevó la tasa de retorno social? Porque se elaboró un informe que señala que la tasa de retorno social al parecer no era la adecuada, por lo que posteriormente se elevó en forma interna. Asimismo, quiero saber si ese reajuste de la tasa de retorno social que hizo EFE lo revisó alguna constructora o auditora externa.

En relación con el sistema Biovías, ¿por qué el Ministerio de Transportes aprobó primero el Plan Trienal y después agregó ese sistema? ¿Se hizo la evaluación social? Porque se suponía -he estudiado la materia- que Biovías tendría alimentadores, que sería un gran sistema de transportes y que lo harían rentable. Pero entiendo que hoy sólo funciona un alimentador -si es que lo hace- y que en 2005 llevó diecisiete pasajeros por tren.

Por último, en cuanto a Merval quiero saber quién lo evaluó. Hay que recordar que se proyectaron 22 millones de pasajeros anuales y que en 2005 sólo se transportaron 8 millones.

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

El señor CASTILLO.- Señor Presidente, efectivamente el servicio Victoria-Puerto Montt era un complemento de la red de transporte sur de Ferrocarriles. La empresa, por compromiso y por necesidad del país, requería tener la infraestructura desde Santiago a Puerto Montt a un nivel que correspondiera a los estándares fijados en los contratos con los porteadores de carga, y en el sector Osorno-Puerto Montt eso no se cumplía.

Por lo tanto, esa vía se fue rehabilitando desde Temuco hacia el sur. Primero, en 2003, se hizo la rehabilitación de Temuco a Mariquina para poder abastecer y sacar la producción de la planta de celulosa de San José de la Mariquina. Después fue necesario hacerlo hasta Puerto Montt, que es lo que arrojaba la evaluación social del proyecto. Y dado que la mayor inversión correspondía a infraestructura ferroviaria, puesto que debíamos tener la línea en buenas condiciones, era posible hacer circular un tren liviano de pasajeros sobre ella.

Ese proyecto fue evaluado por Mideplan, se obtuvo la RS correspondiente a través del modelo Estra Sur, de Sectra, que es donde se analizan las redes de transportes, y dado que teníamos una infraestructura era posible pensar en un servicio más grande, ya que no sólo se trataba del tramo Victoria-Puerto Montt, sino que tenía la desviación hacia Valdivia. Y un servicio regional con siete frecuencias, con un estándar adecuado...

El señor PÉREZ, don José (Presidente).- ¿Viajó alguna vez a Valdivia ese tren?

El señor CASTILLO.- No. Nunca fue a Valdivia. El proyecto completo contemplaba hasta Valdivia. Parte de la inversión de la rehabilitación de la vía se hizo en el Plan Trienal 2003-2005 y el resto de la rehabilitación y ejecución del proyecto quedó formulada en el Plan Trienal 2006-2008.

Ahora, los estudios de demanda y el levantamiento y diagnóstico de los servicios de transportes existentes en la zona los encargamos a Adimark. Ese tren tenía una proyección de demanda de 240 mil pasajeros anuales. En 2006, transportó el 75 por ciento de esa cifra, pero con una variación muy distinta en el año. Ese servicio se inauguró en diciembre de 2005 y comenzó a funcionar bastante bien. Sin embargo, en enero de 2006 tuvimos problemas por la sobredemanda del servicio, lo que nos obligó a redefinir con precisión la calidad del servicio, porque los pasajeros que abordaban el tren en Temuco no podían complementarse con los que venían de Santiago a Chillán. El estudio de demanda indicaba que era un servicio mucho más regional. Pero la realidad fue otra. A la novedad de tantos años sin usar el tren y al período de vacaciones, se sumó la gente que tomó el tren de Santiago a Temuco con la combinación a Puerto Montt, por lo cual había muchos más pasajeros que los estimados inicialmente en la evaluación. Por lo tanto, se puede determinar que ese servicio alcanzó a transportar a 1.300 personas diariamente, durante los primeros días de diciembre, por lo que fue necesario reestructurarlo.

Respecto de los estudios de rentabilidad, se hizo una evaluación social de todo el proyecto macro zona sur, a través de la cual se analizaba la carga y el transporte de pasajeros, donde la rentabilidad social determinada por Sectra Sur, sistema destinado a medir los tipos de transportes, arrojaron un 10,2 por ciento, lo que está por sobre el umbral esperado. Después de marzo, el servicio tuvo serias dificultades. Pero, ¿por qué ocurrió eso? En diciembre de 2005 estaban funcionando todos nuestros servicios a Concepción, a Chillán, a Temuco. Asimismo, los servicios Merval, Biovías, Corto del Laja, Talca-Constitución y Victoria-Puerto Montt.

Cabe recordar que en ese momento la empresa aparece en el diario Estrategia como uno de los mejores emprendimientos empresariales de 2005. Pero, estando en esa situación, ¿por qué en 2005 se llega a la situación de fines de 2006? Es un tema que tiene que ver con la continuidad del

plan trienal. La continuidad de una gestión afectó seriamente el quehacer de ferrocarriles. A ello hay que agregar que ocurrieron dos accidentes muy serios: en febrero, un tren de carga destruyó 300 metros de línea férrea sobre el puente Ñuble, lo que afectó todos los servicios del verano, además de la zona de Chillán. El servicio estuvo suspendido alrededor de un mes. Posteriormente, en junio, la crecida del río Biobío, en la zona de Coigüe, arrasó 700 metros de vías, lo que significó detener el servicio durante un mes y medio, con graves problemas para sacar los productos de las plantas de celulosa de la CMPC y de Mariposa. Hubo que reponer rápidamente el terraplén para dar continuidad al servicio. En ese momento se suspende el servicio a Temuco. De manera que desde ese día no se repone dicho servicio ni el de Concepción en horario nocturno.

Por lo tanto, respecto de nuestra gestión, todos los proyectos estaban funcionando. Además, contábamos con el estudio de levantamiento de oferta de medios de transportes de Victoria a Puerto Montt, que refleja cual es la demanda esperada para cada uno de esos servicios.

En cuanto al proyecto Temuco-Santiago, éste fue aprobado antes de que iniciáramos nuestra gestión, pero nos sentíamos muy comprometidos con él, porque nos permitía cambiar un tren viejo, antiguo, que demoraba nueve horas en cubrir el trayecto, por uno que, una vez que se completaran los Cpf de la zona sur y de la zona centro, podría cumplir el servicio en ocho horas, con las vías ya rehabilitadas y con sistemas de control más eficientes.

En definitiva, ese servicio tuvo bastante éxito y fue creciendo año a año. Tengo aquí las cifras de pasajeros transportados día a día, mes a mes, por lo que puedo informarles que a junio del año pasado el transporte de pasajeros en ese tramo había crecido en 75 por ciento respecto de 2005. Además, puedo informarles que en 2006 transportó 8.431.000 pasajeros, por lo que, si comparamos cifras totales, ese año había creció un 59,8 por ciento respecto de 2005, en una comparación que incluye todos los servicios.

El señor DE URRESTI.- Todos los servicios, pero su información no está especificada.

El señor CASTILLO.- Tengo los datos. Voy a leerlos.

Año 2006. Tramo Victoria-Puerto Montt: enero, 19.100 pasajeros transportados; febrero, 19.900 pasajeros; marzo, 9.600 pasajeros; abril, 8.500 pasajeros; mayo, 7.096 pasajeros; junio, 7.350 pasajeros.

Eso da un total de 70.592 pasajeros transportados en ese tramo durante el primer semestre del año pasado.

También les pudo entregar los datos de los pasajeros transportados entre Santiago y Temuco.

Varios señores DIPUTADOS.- No.

El señor GARCÍA (don René Manuel).- Que los deje.

El señor CASTILLO.- Voy a dejarles un documento con los datos correspondientes a los años 2004, 2005 y 2006.

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

El señor DUARTE.- Señor Presidente, quiero manifestar mi satisfacción por haber recibido la información referida a las actas de directorio de EFE.

A continuación haré algunas preguntas a don Luis Ajenjo, referidas a los distintos temas que estamos investigando.

Respecto de la licitación u oferta de tres chinos, durante los últimos días se ha difundido profusamente que habría existido una licitación o una oferta de venta de trenes chinos. Quisiera que el señor Ajenjo nos entregara la información que tiene sobre el particular.

Por otra parte, la semana pasada se planteó una controversia pública respecto de las dietas y remuneraciones de los directores de la Empresa de Ferrocarriles del Estado y he leído que el señor Ajenjo expresó que tenía informes al

respecto. Quiero que se refiera a esa materia y que nos entregue copia de esos informes.

Hay otros dos temas que para mí son fundamentales. El primero dice relación con el acuerdo del directorio de EFE, adoptado en sesión celebrada el 16 de octubre de 2003, referido a la compra de trenes a Renfe. Según señala el acta respectiva, en aquella ocasión el gerente de concesiones solicitó autorización para negociar con la mencionada empresa española un contrato para la adquisición de nuevas unidades UTS 444. Al efecto, se refirió a los antecedentes de estos contratos, que datan del 10 de octubre de 2002, oportunidad en que se firmó el contrato de suministro de cinco electrotrenes de la serie 444, reacondicionados y adaptados. Quiero saber cuándo se produjo la recepción definitiva de esos trenes y cuándo se devolvieron las boletas de garantía, hecho que, en definitiva, liberó a Renfe de la responsabilidad técnica y de las garantías que permitían evitar el daño fiscal a EFE.

El otro tema que considero de la mayor relevancia es la continuidad de la Empresa de Ferrocarriles del Estado, porque da la impresión de que aquí, implícitamente, estamos discutiendo si se debe cerrar esta empresa, porque es un botadero de plata, o si tiene viabilidad desde el punto de vista de la prestación de servicios de trenes al sur.

Se nos ha informado que en el primer semestre del año pasado el tramo Victoria-Puerto Montt trasladó a 70 mil pasajeros. Es una cifra importante desde el punto de vista de un servicio ferroviario. No sé cuán cerca o lejos está de las estimaciones que se hicieron al inicio del proyecto en términos de lo que debería ser la carga y los pasajeros para que el tren fuese viable.

Por lo tanto, ¿cuál es la continuidad del plan de inversiones de EFE? ¿Cuántos recursos se deberían invertir para estabilizar los ingresos operacionales y darle continuidad de giro?

Desde mi punto de vista, es una empresa ferroviaria vital no sólo por razones de conectividad, sino también de carácter geopolítico.

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

El señor AJENJO.- Señor Presidente, respecto de la licitación de los trenes chinos, debo señalar que nunca hubo licitación de trenes chinos.

En la sesión pasada me parece que el diputado Alvarado -después lo ha dicho en la prensa- manifestó que tenía documentos que indicarán que nosotros habríamos licitado y que habrían participado los trenes chinos. Me gustaría conocer esos documentos. En verdad, es un documento inexistente y quisiera saber si la Comisión dispone de ellos para que se me exhiban.

El señor ALVARADO.- Aquí está todo.

-El diputado señor ALVARADO exhibe un documento.

El señor AJENJO.- Pero quiero conocer el documento para poder contestar.

Lo que sí es efectivo es que numerosas empresas, entre ellas los supuestos proveedores de trenes chinos, se acercaban a EFE ofreciendo sus productos. Para la empresa era interesante conocer posibles proveedores. Uno de los hechos fundamentales en el tema de los trenes chinos era que la República Popular China estaba en un gran desarrollo de sus ferrocarriles, construyendo diez mil kilómetros de vías, conectando a muchas de las grandes ciudades con los puertos para el efecto de transporte de carga y de pasajeros. Era un hecho conocido y público en la industria ferroviaria, por lo que parecía muy interesante contar con información de los trenes chinos.

Por eso, en varias oportunidades tuvimos reuniones con personas que decían ser los representantes, con los

representantes oficiales del gobierno chino y también con los representantes diplomáticos.

Al avanzar esa relación nos dimos cuenta de que había muchas dificultades respecto de las representaciones que investían las distintas empresas.

Un hecho que nos hizo pensar que era bueno oficializar las relaciones con el gobierno chino, y para eso pedimos ayuda a la Cancillería para que a través de ProChile nos asistiera en la relación con las empresas proveedoras chinas -por cierto, eran todas estatales- fue una polémica que se produjo entre dos empresas distintas que decían ser representantes del consorcio estatal chino Norinco.

Una era representaba por el señor Ricardo Rodríguez, cuya empresa tiene su mismo nombre, Ricardo Rodríguez Compañía Limitada, que entiendo que es la que ha proporcionado a los señores parlamentarios de la UDI esta información, quien tenía un contrato firmado por un representante de Norinco.

Les voy a leer el documento que tuvimos a la vista; es bastante breve. Decía que el señor Rodríguez estaba facultado como representante exclusivo de su representada en Chile, el holding China North Industries Corporation, Norinco, para tomar contacto con las Fuerzas Armadas, Carabineros de Chile, Gendarmería de Chile y Policía de Investigaciones de Chile pudiendo ofrecer y negociar los productos de uso militar, de seguridad y cualquier otro pertrecho fabricado por Norinco.

En ese mismo período nos llegó otra carta del señor Hernán Abad Cid, subsecretario de Obras Públicas del gobierno militar, ex oficial de Ejército, quien nos hacía presente que la otra empresa no era la representante oficial, sino que era él, y nos ofrecía otro contrato con Norinco, la misma empresa del señor Rodríguez. Tengo la carta aquí. Entregaré al señor Secretario estos documentos.

Como ustedes pueden ver, son varias cartas donde el señor Abad, aun cuando no me reuní nunca con él, por teléfono

le pedí que me mandara los documentos oficiales porque con lo que él me decía a través de las cartas no podía formarme una opinión, y por ello me mandó un contrato similar al que tiene con la empresa Norinco para el mismo fin.

Esto nos llevó a pensar que una empresa del Estado como ésta tenía que oficializar las relaciones en materias ferroviarias para lo cual pedimos asesoría, asistencia y ayuda a las misiones comerciales que coordina Pro-Chile en Shanghai y en Beijing.

Fue una tarea bastante difícil y finalmente organizamos una reunión con el gerente general y algunos funcionarios de la empresa, lo cual consta, diputado Duarte, en las actas de la empresa donde se va dando cuenta de esta relación y, finalmente, terminamos nuestro período sin que fuera posible organizar esa reunión en China por desinterés de dichas empresas. Pienso que ello puede estar relacionado con el pequeño tamaño de las posibles adquisiciones chilenas en un eventual plan trienal 2006-2008 de la industria ferroviaria en Chile.

Adicionalmente, ocurría que los trenes chinos no habían sido vendidos nunca fuera de China. Se decía que había un contrato para proveer de trenes a Irán, a pesar de que la industria ferroviaria iraní no es de las más prestigiosas del mundo, por lo que no nos parecía un antecedente suficientemente sólido.

En la prensa especializada de transporte publicada en el día de ayer consta una información de que en Argentina, luego de 3 años de negociaciones, es posible que lleguen a firmar un contrato con una de las empresas chinas a través del holding estatal chino.

También en Venezuela, el gobierno del Presidente Chávez está construyendo un ferrocarril entre Caracas y Valencia, que ha sido muy comentado en la prensa especializada, que también está siendo construido con una de las empresas chinas.

Debo decir que a la industria china en general, junto con vender sus productos, les gusta mucho vender créditos de asistencia técnica. Pero en el caso chileno el ministerio de Hacienda tiene estrictamente restringido, por no decir prohibidos, los créditos atados o los créditos de proveedores, porque está demostrado que sale mucho más caro.

La relación con China para adquirir sus trenes es a través de licitaciones y cotizaciones en donde adjuntan informes y folletos. Recuerdo con particular interés un folleto que recibimos una vez que era muy viejo. No se veían muy bien las fotos y mirándolas con detalle se trataba de un folleto de la empresa Alston, de la industria francesa pero que fueron reproducidas en este folleto por la empresa china.

Continúo con las preguntas del diputado Duarte.

Respecto de las dietas al directorio se planteó al final de la sesión pasada, cuando ésta ya estaba concluyendo, que dicho tema se iba a tratar al comienzo de esta reunión. Eso les dije a los periodistas cuando a la salida de la Sala me lo consultaron. Y mi sorpresa, al leer la prensa después, fue que el diputado Nicolás Monckeberg había hecho un juicio categórico respecto de la situación sin esperar tratarlo en esta Comisión.

Quiero señalar que me parece una actitud desleal, diputado Monckeberg, porque había sido acordado por unanimidad que se iba a informar en el día de hoy.

El señor MONCKEBERG.- Diríjase al Presidente.

El señor AJENJO.- Luego, durante la semana, en diversas entrevistas de prensa los diputados Nicolás y Cristián Monckeberg se refirieron a esta materia y fue así como el día lunes presentaron oficios en la Contraloría y el Consejo de Defensa del Estado para que estas instituciones intervengan. Y nuevamente no esperó contar con mi respuesta.

Me parece que este tema ya se escapó del ámbito de la Comisión y los diputados se han formado un juicio. Han dado opiniones tajantes sobre la materia y solamente me queda

hacerles presente a toda la Comisión y en particular al señor Presidente que los antecedentes jurídicos incontrarrestables que existen y existieron para el año 2003, a los cuales ya me voy a referir -que han sido confirmados hoy con un informe en derecho que he solicitado al distinguido abogado Francisco Zúñiga, constitucionalista, que ha sido consultado por esta Corporación en reiteradas oportunidades sobre diversas materias- me permiten confirmar y asegurar que lo que se hizo corresponde a derecho y la interpretación que han hecho los diputados Monckeberg es incorrecta. Quiero hacerles presente que ellos deben documentarse adecuadamente, porque lo que están haciendo, a sabiendas -habiéndoseles hecho presente que estaban equivocados-, es un hecho grave, particularmente en el caso del diputado Nicolás Monckeberg, que era un diputado en ejercicio al momento en que se votó la ley N° 19.183, que está en el origen de la modificación de la ley de EFE que aquí se ha citado.

No puede ser desconocido para los diputados, particularmente para ese diputado, que la ley es clara, se presume conocida por todos, lo cual, por cierto, es mucho más exigible a quien es abogado y que -reitero- era diputado en ejercicio cuando se votó esa ley.

Aun más, en 2003, treinta y un diputados en ejercicio, entre los cuales estaba usted, señor Presidente, y el diputado señor Sergio Ojeda, solicitaron la intervención del Tribunal Constitucional, a fin de que decretara inconstitucional un decreto prácticamente igual al de EFE, el cual modificaba la ley orgánica de Enami, al que se podría denominar como un decreto gemelo al de EFE.

Con posterioridad, la Cámara de Diputados, a través de la Presidenta de la época, diputada señora Isabel Allende, recurrió por el mismo motivo ante el Tribunal Constitucional, organismo que acogió el recurso de inconstitucionalidad. En ese sentido, los argumentos de la sentencia del Tribunal Constitucional son también un elemento que debe ser conocido por los señores diputados, toda vez que se dio cuenta en la Sala de esta Corporación del fallo del Tribunal Constitucional, el cual no puede ser ignorado por los señores

diputados, particularmente por quienes estaban en ejercicio en esos momentos.

En 2003, una vez publicado en el Diario Oficial el decreto con fuerza de ley N° 24, del Ministerio de Hacienda, la empresa solicitó a diversas instituciones una aclaración respecto del ámbito y de la aplicabilidad de las nuevas disposiciones de la ley de EFE, particularmente en términos de las incompatibilidades, de la remuneración del director laboral y del alcance de la expresión de los gastos, no de representación, sino que de la nueva definición que de ellos hacía la última modificación establecida por ese decreto en la ley de EFE. Esos informes -entiendo que los diputados los conocen; en todo caso, tengo copia de ellos para dejar en poder de la Secretaría de la Comisión- fueron contestados a través de minutas emanadas por el Ministerio Secretaría General de la Presidencia, las que están debidamente enumeradas, como de costumbre lo hace esa Secretaría de Estado, las que con claridad confirman que la incompatibilidad no alcanza sino a quienes fueran funcionarios públicos en esa fecha o en cualquier otra posterior y que, además, recibieran la asignación de responsabilidad establecida en el artículo 1° de la ley N° 19.183, que es el origen de esta polémica.

Esos antecedentes fueron solicitados por la empresa a través de la fiscalía a la secretaría del directorio, sobre la base de cuyo conocimiento puedo afirmar que siempre actuamos correctamente, de buena fe y de acuerdo con lo que esos informes nos indicaron. El Servicio de Empresas Públicas, SEP, que era el organismo supervisor directo de EFE, también conoció esos informes y confirmó lo que decían.

Como mencioné con anterioridad, las conclusiones contenidas en el informe en derecho elaborado por el abogado señor Francisco Zúñiga -que no voy a entregar, porque como el tema se ha judicializado tendré que presentarlo ante el tribunal pertinente-, confirman total y absolutamente lo establecido en 2003.

Junto con hacer esa prevención y esa declaración sobre la materia, debo señalar que voy a defender el derecho a mi honra y a la de mi familia con todos los recursos a mi alcance.

Respecto del acuerdo de 16 de octubre de 2003 sobre los trenes UTS-444, destinados al servicio a Chillán, a los que se ha dado certificado de buen servicio, debo hacer presente que fueron comprados en 2002 y que su proceso de adquisición fue más corto que el de los trenes nuevos, lo que no obsta a que transcurrieran varios meses desde el momento en que se concluyó su refacción, porque se debe llevar a cabo un trabajo muy profundo.

En la primera etapa se identificaron los trenes en el protocolo con Renfe que estaban en servicio y en el inventario activo en explotación de esa empresa, los cuales, luego de ser revisados, fueron sometidos a un profundo proceso de mejorías en su exterior, en su interiorismo, y se le incorporaron tecnologías actualizadas, sistemas de frenos, motorización, etcétera.

Cuando termina ese proceso, la EFE por costumbre da una certificación. Entonces, los trenes son llevados al puerto con los seguros de transportistas en el barco y trasladados a Chile. Al llegar a nuestro país, los trenes - los viajes pueden durar entre 8 y 12 semanas, dependiendo de la ruta- son sometidos a una nueva recepción en el puerto de destino: Valparaíso o San Antonio. Luego, la empresa da certificados de recepción provisional. Durante todo este período, los contratos están cubiertos con las garantías entregadas por el proveedor.

Hasta un año después, la empresa sigue cubierta por la garantía, y puede o no practicar la cesión definitiva de los trenes. Eso ocurre, particularmente, con los que se han mencionado aquí: con los trenes diésel, del servicio Victoria a Puerto Montt o Temuco a Puerto Montt, que tuvieron exactamente el mismo tratamiento.

Poco tiempo después de que lo hiciera el señor Castillo, los trenes se encontraban sólo con la recepción provisional sometidas a una discusión con Renfe, la que fue zanjada a través de un informe del Departamento de Investigaciones Científicas y Tecnológicas de la Universidad Católica de Santiago.

Si bien Renfe no la aceptó legalmente, reconoció y actuó en consecuencia, como se explicó la semana pasada, modificando los sistemas de extracción de aire y cambiando los motores que se habían dañado producto de ese mal diseño de los sistemas.

Según tengo entendido, esto debiera verificarlo -lo sugiero- la Comisión, entre fines del año 2006 y comienzos del 2007, ya que EFE habría practicado la recepción definitiva de estos trenes y habría devuelto al proveedor las garantías correspondientes. Eso ocurría en prácticamente todos los trenes.

Un dato fundamental, que la semana pasada me pareció que no mencionamos, fue que para seguir comprando a Renfe se consideró el buen comportamiento de los trenes anteriores. La mayoría de los trenes han recorrido millones de kilómetros. Se mide por la distancia y el número de frecuencias que prestan durante el día. Eso ocurre con los trenes que hacen el servicio de Santiago a San Fernando; los que hacen el servicio a Chillán; los que se compraron para hacer el servicio a Temuco, etcétera.

Finalmente, sobre la pregunta del plan trienal 2006- 2008, sólo tengo que decir que los planes trienales constituyen una obligación legal de la empresa, la que está establecida en su ley orgánica. La ley orgánica además establece que si esos planes trienales dan origen a recursos fiscales que le son entregados a las empresas, deben estar integrados en un decreto que debe llevar las firmas de los ministros de Transportes y de Hacienda. Ese tratamiento se dio al decreto 2003-2005, y ese es el tratamiento que debió habersele dado a este plan trienal 2006-2008, que fue preparado por la empresa durante el segundo semestre del 2005

y que fue discutido con el SEP en varias oportunidades. Le hizo observaciones, agregados, recomendaciones; todas ellas, por supuesto, recibidas por la empresa e incorporadas. Por ejemplo, en una de ellas se nos dice que el Consejo ha acordado aprobar los lineamientos generales del plan trienal 2006-2008, presentado por la EFE, con la incorporación de determinados elementos. La sesión fue celebrada el 22 de septiembre de 2005. Y a nosotros se nos da traslado cinco días después.

Se acuerda aprobar los lineamientos generales del plan trienal 2006-2008 presentado por la EFE, con la incorporación de los siguientes elementos:

1) En materia de recursos:

Se prioriza en cuanto a las fuentes de financiamiento público con recursos que pueden provenir del Fondo de Desarrollo Regional. Se solicita a las autoridades regionales hacer uso de los fondos asignados a cada región para tales objetos y la realización de estudios de factibilidad y diseño para concesionar la operación de las líneas Merval, Metrotren y Biovías. Otras observaciones quedan integradas hacia fines del año 2005. Entonces, EFE remite una nueva versión del plan trienal con las recomendaciones del SEP ya integradas y, finalmente, el consejo del SEP resuelve aprobar terminadas todas las instancias técnicas y políticas.

Hago presente que la Dirección de Presupuestos estaba representada en el consejo del SEP. Es decir, esto estaba aprobado con la presencia de los representantes de la Dirección de Presupuesto y del consejo del SEP.

Luego, en marzo de 2006, lo envían a los ministros de Transportes y de Hacienda, a fin de que se dicte el correspondiente decreto supremo.

Ese fue el estado en que quedó. Desgraciadamente el plan trienal no es finalmente puesto en vigencia y, hasta donde entiendo, la empresa no tiene ese ni ningún otro plan trienal.

Me parece importante destacar que los planes trienales no son sólo el documento público, sino la guía del accionar de la empresa, por cuanto constituyen un documento estratégico, engloban el plan de inversiones y son la base de la formulización del plan de objetivos anuales que la empresa debe presentar todos los años a las autoridades superiores.

Coincido plenamente con lo dicho por el señor Castillo, en términos de que la falta de continuidad de los planes trienales está provocando una situación grave en materia de desarrollo de la empresa EFE. Hay que decirlo. No quiero poner el acento en ese punto pero me parece un elemento fundamental que debe ser considerado.

Los estudios de los proyectos nunca dicen que los resultados se van a alcanzar el primer año. Es prácticamente imposible en este proyecto y en cualquiera. Quienes hayan trabajado en una empresa de cualquier rubro, saben que los proyectos tienen un período de maduración.

Por ejemplo, el caso de Merval. En 2006 tuvo ocho millones de pasajeros, estuvo bajo la meta. Pero, por lo que me informé durante la semana, las proyecciones apuntan a que este año va a llegar a más de doce millones de pasajeros, y así va a seguir creciendo. Aún falta en Valparaíso, Viña del Mar y en todo el sistema intercomunal, tomar las decisiones que adecuen el resto del sistema de transportes a ese verdadero troncal que constituye Merval.

Entre paréntesis, deseo agregar que sólo Merval representó 431 millones de dólares dentro de los 1.100 millones dólares. Es fácil salir a la calle y ver el Merval funcionando.

Cuando la autoridad adopte las medidas políticas y de ordenamiento del sistema de transportes en la macro región intercomunal, con seguridad Merval se va a acercar paulatinamente a sus metas y va a llegar a los 21 ó 22 millones de pasajeros al año, número considerado para la evaluación social del proyecto.

Lo mismo ocurre con Biovías que también ha sido mencionado. Él represento...

El señor GARCÍA (don René Manuel).- Señor Presidente, eso no se preguntó.

El señor AJENJO.- ...aproximadamente el 15 por ciento del total del plan trienal.

Todas las obras fueron hechas. Es tan simple como ir a mirar. Los trenes se compraron, funciona el sistema de control de transportes para la integración entre el tren y el resto de los servicios, el tren pasa por el otro lado del Biobío, lo que se logró después de muchos años, etcétera.

Lo que faltó hacer y debió haberse hecho durante 2006, es, por decirlo de alguna manera, la sexta pata del proyecto Biovías, declarado inicialmente y puesto en los folletos que el otro día se mostraban, una reordenación del sistema de buses que considerara a Biovías como un sistema troncal. Para eso fue construido.

Desgraciadamente, la autoridad de transportes optó por reordenar el sistema a través de la aplicación del decreto N°212 que permite una reordenación dentro de las bases de licitación originada en 1999 y que ya estaba por vencer en su plazo original. En el curso de este año, debería realizarla.

Lo importante es que se tenga la capacidad, y esto consta en el comité de ministros del Presidente Lagos, para supervisar la aplicación del proyecto Biovías. Esos temas eran muy relevantes porque permitían establecer la coordinación entre distintos organismos del gobierno central, particularmente entre distintos ministerios.

En ese comité de ministros quedó claro que la licitación debía hacerse durante el primer semestre de 2006 y desgraciadamente no se hizo.

Entonces, es efectivo que de no mediar, en el caso de los proyectos Merval y Biovías, las actuaciones que

necesariamente debe realizar la autoridad de transportes, esos proyectos de ninguna manera van a alcanzar la cifra establecida. Esto es algo que con toda seguridad lo van a confirmar quienes están hoy al mando de los proyectos.

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

El señor ALVARADO.- Señor Presidente, quiero hacer una breve reseña a raíz del cambio de opiniones que he visto de una sesión a otra.

Vimos las objeciones de la Contraloría y la respuesta generalizada que se dio a la Comisión, después de dos horas de sesión, fue que este organismo estaba totalmente equivocado, que el señor Contralor llegó a esta Comisión mal informado o mal asesorado.

Personalmente, confío en la Contraloría General de la República y no en quienes tienen que defenderse de observaciones formuladas por ella.

De la adquisición de trenes se nos dijo que no existían más proveedores de ninguna naturaleza, que los recursos eran insuficientes para la compra de trenes nuevos y además que la cantidad era muy pequeña.

El punto central de los dichos del señor Ajenjo está en el acta de la semana pasada y dice que no existía ninguna otra opción de prueba. Previendo esta situación, y a propósito de la aparición en la prensa del asunto de los trenes chinos, el señor Ajenjo dice que muy lejanamente recuerda un almuerzo que cataloga como un acto de gestión de relaciones públicas de la empresa.

Un 6 de noviembre, efectivamente, se efectuó ese almuerzo con el señor embajador de Chile de la época, el consejero económico comercial de la embajada, la primera secretaria comercial de la embajada, el señor Claudio Huepe, director de EFE, el señor Ajenjo y tres representantes de la empresa de los trenes chinos.

Posteriormente, el 17 de diciembre se reúne el señor Ajenjo con don Carlos Gárate, también de EFE. En dicha reunión ellos formalizan el interés por los trenes chinos y otras actividades comerciales con ellos.

Si un almuerzo hubiese sido sólo un acto de relaciones públicas, no encuentro sentido a esta segunda reunión en la que se les invita a participar.

Bajo el mismo argumento, es menos lógica aún la carta del 12 de mayo de 2004 firmada por el señor Eduardo Castillo Aguirre, aquí presente, la que señala que EFE solicita formalmente a la empresa china, para el desarrollo de su plan trienal, equipos para el servicio regional de la Novena y Décima regiones.

Por condiciones de infraestructura e instalaciones, las características básicas de estos equipos se resumen en: cuatro unidades, automotores diésel, capacidad mínima 120 pasajeros sentados y máxima no superior a 180 pasajeros sentados, formación simple de dos cuerpos, trocha 1.676, velocidad máxima en recta con pendiente de 120 kilómetros por hora, equipos nuevos o reacondicionados. Para realizar la factibilidad de contacto de la provisión por parte de la empresa de los equipos, se solicita indicar el plazo mínimo para la entrega y puesta en servicio en Chile.

El objetivo de la comunicación es conocer si la empresa está en condiciones de realizar la provisión dentro de los plazos del plan trienal 2003-2005.

Agradecen y solicitan enviar respuesta antes del 20 de mayo.

En febrero o marzo entregaron las cotizaciones solicitadas por EFE de un automotor eléctrico y de un bus carril diésel y sus características.

Es el mismo ejemplar que ellos recibieron y no lo veo tan viejo como para no distinguir bien las características técnicas que allí aparecen.

Me parece extraño que de un almuerzo que apenas recuerda el señor Ajenjo y que, supuestamente, fue una gestión de relaciones públicas de la empresa, existan documentos que más tarde se fueron formalizando.

Posteriormente, cuando la empresa pide aclaraciones de los puntos dos, tres y cuatro de la carta del señor Castillo, el señor Gárate hace esas aclaraciones -como cuando alguien postula a una propuesta o a alguna licitación- y se les contesta que, efectivamente, pueden cumplir en los plazos por ellos estipulados.

Tengo una serie de documentos -todos ellos ingresados a EFE y que dejaré a disposición- en los que se encuentran las cartas y correos electrónicos del señor Gárate con los representantes de la empresa china.

Dentro de ellas, existe una carta del 7 de julio en la que, lisa y llanamente, le piden explicaciones a EFE, preguntan qué pasa con sus postulaciones, con el interés inicial demostrado, ya que no volvieron a tener noticias de ellos. Incluso dan a entender que estaban dilatando la respuesta con el propósito de impedir cumplir con los plazos de entrega.

Señor Presidente, cuando uno escucha que las cosas no son así, ellos, por su parte, aseveran con toda seguridad y tranquilidad que estas cosas no existieron. Creo que esto hay que llevarlo a tribunales, porque de alguna manera, un juez de la República podrá determinar claramente si aquí hubo defraudación o engaño.

No sé si referirme al ex presidente de EFE como ingeniero comercial, ingeniero civil o sin profesión, pero en definitiva, si algo he aprendido en la universidad sobre números, es que cuando se evalúan proyectos, se debe tener absolutamente claro que ante una opción de algo usado, discontinuado, con más de 20 años de uso, con un millón de kilómetros de recorrido y con informes técnicos de gente de EFE que fue a España y dijo que no había que comprarlos; esos son antecedentes a tener en cuenta.

En segundo lugar, respecto a las condiciones de pago, a Renfe se le paga prácticamente al contado, primero cuando se firma el contrato, y después cuando se produce el embarque.

Las condiciones de pago de los trenes chinos constan de un 5 por ciento de anticipo y posteriormente un crédito a 12 años plazo, con tres años de gracia, con tasa libor más 1 por ciento de interés y con tres años de garantía. Por consiguiente, no entiendo realmente la racionalidad de las decisiones. Simplemente no las entiendo.

Esto no se ha podido explicar, porque cada vez que pedimos que expliquen por qué compraron a Renfe, se nos argumenta con otras cosas; con informes entregados a la Comisión y con un discurso repetitivo sobre lo mismo: un pre-informe de revisión, un acta de revisión, etcétera.

Desde el punto de vista técnico-económico no entiendo esta decisión, porque no tiene lógica, salvo que existan otros intereses que sean distintos al interés general de la empresa.

Es por ello que estos antecedentes se están presentando en el 32º Juzgado de Santiago para que se inicie una investigación seria y acabada respecto a una eventual defraudación o engaño.

Llevamos tres semanas con estos señores que cuentan la historia que ellos nos quieren contar, pero las respuestas que la comunidad necesita sobre por qué se compran trenes usados no están.

No hay respuesta sobre la existencia de evaluaciones sociales y sus responsables y respecto de si hubo cambio en las tasas de retorno. Sus explicaciones son vagas.

En definitiva, hay viajes a España, un listado de viáticos espantoso a Madrid, y por otro lado, informes que recomendaban no comprar los trenes; sobre esto último nada se dice.

Entonces, señor Presidente, le digo al señor Ajenjo que, basado en estos documentos fidedignos, tendrá la oportunidad de defenderse en tribunales y demostrar la lógica de estas decisiones.

No entraré en los pormenores de las cartas y documentos, pero en definitiva, señor Presidente, quiero dejar constancia en esta Comisión que no logro entender que me digan, en primer lugar, que no existe otro proveedor y que las platas no alcanzaban, siendo que los trenes eran iguales o más baratos y existían, según sus propias palabras, no uno sino dos proveedores chinos.

El porqué fueron desechados lo desconozco. En definitiva, señor Presidente, estamos ante un despilfarro de millones de dólares, en donde nada funciona y se nos pretende engañar escuchando maravillas de la administración 2003-2005.

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

El señor MONCKEBERG (don Nicolás).- Señor Ajenjo, ¿qué ley decía usted que producía toda la controversia de las remuneraciones de los directores?

-Interpelado el señor Luis Ajenjo, no contesta la pregunta.

No importa si no quiere responder, pero él dijo en los diarios y acá que cómo era posible que no nos diéramos cuenta de las leyes que votábamos y que la ley en cuestión era la N° 19.183.

Investigué y descubrí que esa ley fue promulgada en 1992 y se refiere a arrepentimiento en materias penales, lo cual nada tiene que ver con ferrocarriles.

La semana pasada, cuando invocamos el artículo 11 vigente de la ley orgánica constitucional de ferrocarriles, nos dijo aquí "de qué ley me habla, porque el artículo que tengo es otro", y el artículo que leyó estaba derogado. Además, profusamente se ha invocado en todos los diarios una

ley que no tiene nada que ver con esto, ya que se refiere a arrepentimiento eficaz en materias penales, de 1992, no de 2003. Creo que el abogado que está asesorando al señor Ajenjo, a lo menos, debe usar anteojos.

Por otra parte, no quiero entrar en una discusión legal, pero no puedo dejar pasar el hecho de que se invoque una ley derogada; cuando profusamente se citan leyes que no corresponden; cuando se invoca un decreto con fuerza de ley ambiguo y se interpreta antojadizamente, en circunstancias de que el decreto con fuerza de ley vigente es enfático al señalar que es incompatible participar remuneradamente en otros directorios; cuando se nos invoca una minuta que todos sabemos que no tiene ningún efecto legal, ya que cualquiera la puede emitir, y nadie puede justificar su actuar con dicha minuta, ya que ni siquiera está firmada. Creo que todo tiene su límite. Cuando se nos intenta invocar un requerimiento en el tribunal supremo sobre un DFL "parecido pero referido a otra empresa", ese requerimiento dice que el DFL es inconstitucional.

Ahora bien, todas las resoluciones inconstitucionales tienen efecto relativo únicamente a Enami. Si aplicásemos el mismo criterio y el DFL fuera inconstitucional referido a Ferrocarriles, ¿por qué el mismo presidente de Ferrocarriles recibió dietas como director en función de ese decreto que es inconstitucional? Francamente, creo que es inaceptable decir en esta Comisión que un decreto es constitucional para recibir un aumento en la dieta y que es inconstitucional para cumplir las incompatibilidades. Pero es muy fácil hacerlo, ya que hay un medio de comunicación donde se puede decir lo que se quiera, nadie refuta, se emite una serie de descalificaciones y, sin embargo, no ha sido capaz de demostrar con una normativa clara que el hecho de recibir dicha dieta era legal.

Este no es un tema para seguir discutiendo en esta Comisión. Me parece que el señor Ajenjo debe convencer a mucha gente de esta interpretación tan antojadiza de la norma, partiendo por las autoridades de la Contraloría, del Consejo de Defensa del Estado y terminando con la actual

administración de Ferrocarriles, ya que, curiosamente, esa interpretación tan obvia, como el señor Ajenjo señala, no lo es tanto para el actual directorio que no está recibiendo la dieta, porque les parece un tema, al menos, discutible. En ese sentido, varios parlamentarios hemos pedido un oficio formal a la fiscalía para que aclare este asunto.

Ahora bien, así como se dijo en esta Comisión que el contralor era un irresponsable, se desacreditó las querellas por las irregularidades en Ferrocarriles -se ha dicho que no hay ninguna irregularidad-, se desacreditó con inventos, a mi juicio, la actitud del diputado de la Concertación, señor Fidel Espinoza. Es decir, todo el mundo está equivocado y se nos quiere hacer creer que el ex presidente de Ferrocarriles tiene poder para interpretar a su manera una norma que es enfática declarándola inconstitucional; sin embargo, jamás se ha hecho un requerimiento sobre ella en el Tribunal Constitucional invocando una minuta de origen desconocido. Francamente, creo que el tema no da para más.

Mas aún, cuando recibió una mayor dieta a través del mismo DFL, no hubo ninguna objeción a su constitucionalidad y recibió la mayor dieta, ya que el DFL modificado aumenta la dieta a los directores.

Aquí hay un problema de credibilidad pública. Lo mencionó el diputado Alvarado al pasar.

Al respecto, quiero preguntar, señor Presidente, ¿el señor Ajenjo es profesional? ¿Es ingeniero comercial? Lo pregunto enfáticamente, porque las memorias de las empresas no pueden mentir y si el señor Ajenjo no es ingeniero comercial las memorias no pueden decir eso, menos cuando la propia ley de Ferrocarriles, dentro de uno de los requisitos que establece, señala que para ser director es necesario tener un título profesional..

El señor AJENJO.- ¿En qué ley?

El señor MONCKEBERG (don Nicolás).- Francamente, me gustaría poder decírselo, pero probablemente usted tiene la ley del siglo pasado de Ferrocarriles.

La legislación establece, en forma taxativa, que para ser director -artículo 4º, del cuerpo legal vigente- se requiere de un título profesional universitario o haberse desempeñado por un período no inferior a tres años continuos en una empresa pública.

Entonces, ¿en qué medida “como profesional” cumple usted con ese requisito? ¿Las memorias mienten o se equivocaron y usted no ha cumplido funciones como empleado público?

Creo que es importante aclararlo. No conozco ninguna empresa seria que no diga la verdad respecto de ese antecedente ni respecto de sus ejecutivos, más aún cuando usted sabe que por ley las memorias tienen que entregar en forma específica la planta profesional, con sus ejecutivos y su planta administrativa.

Por otra parte, en la sesión anterior usted nos dijo que la publicidad del plan trienal se la habían delegado a una agencia de publicidad -entiendo que a BBDO- y que ella administraba toda la cuenta de publicidad, lo cual es posible.

No sé si el país sabe que dentro de los gastos del plan trienal se gastaron en publicidad 1.418 millones, ¡1.418 millones! No sabemos cómo se gastó en detalle ni qué mecanismos o canales de comunicación, de publicidad se utilizaron, ya que muchas de las boletas y facturas fueron emitidas a BBDO. Por lo tanto, habría que oficiar a BBDO para que nos envíe el detalle, porque sí consta que había radios que tenían privilegios, ya que en el listado se observa que la que tiene mayor publicidad es radio Cooperativa. El documento en que se detalla el listado fue expedido de manera oficial por la actual administración de EFE, en los oficios de los que se dio cuenta al comienzo de la sesión, en los que

se observa que en junio de 2004 se publicitó reiteradamente en Radio Cooperativa.

Algunos dirán que como diputado estoy nombrando solamente a Radio Cooperativa, en circunstancias de que debería nombrarlas a todas. Al respecto, debo señalar que aisladamente encontré dos menciones: una a Radio Chilena y otra al Consorcio de Radios Iberoamericano, por un monto de 3.146 millones.

¿Saben qué sucede? Ese procedimiento no debe ser "al lote". Sería ilegal si no se cumplió con ciertos requisitos, de manera que corresponde que él aclare si cumplió con los requisitos y que diga qué formalidades realizó al interior de EFE para funcionar con una empresa relacionada. Esa medida se aplica a todos los directorios de sociedades anónimas, no es un asunto personal.

En todas las sociedades anónimas, un director que quiere contratar con una empresa relacionada tiene ciertos requisitos, salvo que esta información, insisto, no sea fidedigna. En ese sentido, habría que acusar a la actual administración que está entregando la información. De hecho, basta leer el documento y constatar los privilegios que tiene Radio Cooperativa al respecto.

Asimismo, quiero señalar que se ha dicho que usted ejerció funciones en la revista "Siete+7". Si es efectivo, me gustaría que lo ratificara, ya que en esa revista también, profusamente, apareció publicidad de EFE, en tiempos en que usted era presidente del directorio.

Quiero que el señor Ajenjo señale si se siguieron todas las formalidades del caso, porque se establecen sanciones graves cuando no se cumplen las normas y se contrata a empresas relacionadas.

Nos hemos dado cuenta de que en Ferrocarriles del Estado no sólo se tomaron malas decisiones, sino que, además, la ley no se conoce.

Al comienzo de nuestra investigación aquí se señaló que nuestra ley, a la cual hemos dado lectura, estaba derogada. Esta comisión tiene que abocarse en detalle al asunto porque, francamente, los antecedentes dados a conocer demuestran que hay un desconocimiento total de la ley que debe guiar que debe guiar al actual funcionario.

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

El señor AJENJO.- Señor Presidente, no me voy a hacer cargo de las ironías, pues he aprendido que cuando se usan profusamente es porque los argumentos de fondo son débiles.

Con respecto al tema de la publicidad, no recuerdo la cifra de 1.400 millones de pesos, aunque es perfectamente posible que sea correcta. Tal como se dijo en la presentación inicial, uno de los elementos centrales del Plan Trienal era el plan de seguridad, el cual tenía como elemento destacado una campaña publicitaria. Todas las actividades publicitarias de la empresa se hicieron de manera pública a través de organismos especializados.

Con relación al tema de publicidad, pedí las cifras en la radio Cooperativa. Se me hizo muy fácil pedir las, pues, como todos saben, soy presidente del directorio de la empresa que, a su vez, es propietaria de esa radio. Por lo tanto, si la cifra que dio el diputado señor Monckeberg -1.400 millones- está bien, entonces, quiere decir que la radio recibió, a lo largo de tres años, el tres por ciento de esa cantidad: una suma superior a los 40 millones de pesos.

Por otra parte, la gerenta general de radio Cooperativa encantada les enviará, si así lo solicitan, el detalle de todos y de cada uno de los contratos, particularmente de los años 2004 y 2005, que recibió la radio por parte de Ferrocarriles.

Por otra parte, por razones de economía, la empresa también utilizó una práctica habitual en el mercado

publicitario, que consiste en contratar a una agencia de medios para que administre su publicidad.

Ahora, efectivamente fui fundador de la revista Siete+7 y trabajé allí hasta su desaparición. Posteriormente, no tuve relación con el diario Siete, salvo los deseos de éxito y el cariño que tengo por la gente que estaba desarrollando el proyecto.

En estos momentos, no está funcionando la empresa editora de la revista Siete+7, pero he recurrido a las personas que conservan la contabilidad y que dan continuidad a esa estructura legal. Entre paréntesis, esta revista era bastante barata en materia publicitaria y una de las cosas que la empresa hizo fue un programa con relación a la poesía y al poeta Pablo Neruda a propósito de su centenario: decidió dar cierta relevancia a las actividades nerudianas junto con organizar el tren de Neruda que llevó al Presidente de la República y a algunas autoridades a Parral y editar fascículos. Esa fue, quizás, la actividad principal que auspició la revista Siete+7. No sólo porque circulaba junto con la revista, sino porque el contrato implicaba una gran cantidad de esos fascículos que se repartieron en estos trenes especiales durante el período de celebración del aniversario del centenario de Neruda.

Estoy muy tranquilo, porque todas las cosas se hicieron en forma correcta. No poseo todos los antecedentes aquí, pero pueden pedirlos y, por cierto, hacer las denuncias a los tribunales respectivos. En realidad, será un juicio más de los muchos que ya se han anunciado. Así como se dijo la semana pasada que habíamos hecho una licitación; ahora ya no lo es, sino que un catálogo. Bueno, así las cosas van cambiando y lo que se dice después, sutilmente, va cambiando.

Respecto del tema del título, no soy ingeniero comercial y nunca he dicho que lo sea. En la declaración jurada que entregué al señor secretario al momento de ser nominado director de EFE, en diciembre de 2002, consta que declararé mis requisitos cumplidos a través de la experiencia profesional, lo que no quiere decir que no tenga formación

universitaria, pues tengo formación y grados académicos en materias de economía y de ciencias del desarrollo, pero ése no es el tema de fondo, porque no es un requisito..

El señor MONCKEBERG (don Nicolás).- ¿Podría especificar los grados?

El señor AJENJO.- ¡No tengo que especificárselos a usted. No acepto preguntas capciosas!

El señor MONCKEBERG (don Nicolás).- Quiero que los especifique, porque la ley los señala.

El señor AJENJO.- Señor Presidente, por su intermedio, quiero decir al diputado Monckeberg que la ley otorga dos posibilidades. Tengo una declaración jurada -el secretario podrá dar cuenta de que la entregué en la primera sesión- donde se demuestra cuáles eran, y no me podrán exhibir ningún papel firmado por mí que diga una cosa distinta a eso. Distinto es que en entrevistas de prensa hayan dicho que soy periodista, ingeniero, etcétera, porque tengo una formación parecida, pero no lo soy, no lo he sido, ni he dicho que lo sea.

El señor MONCKEBERG (don Nicolás).- ¿Y en las memorias?

El señor AJENJO.- En los documentos folletos de memoria puede que haya salido. Eso no los controlo. Reitero, entre los documentos que haya firmado -no tengo ninguna cosa que esconder- ustedes no me podrán mostrar ninguno donde me atribuya un título, un grado o un requisito que no tenga positivamente.

El señor MONCKEBERG (don Nicolás).- ¡No controla las memorias, pero las firma!

El señor AJENJO.- Sobre las acusaciones que se han hecho acá, se han dicho cosas que nunca dije. Por ejemplo, no dije que fuera responsable del control. No he pretendido tener una polémica con la Contraloría, sino responder frente a ustedes respecto de las cosas que aquí se han dicho. Se

dijo que hubo falta de garantías y he demostrado que de los 11 contratos donde se señalaba aquello, 9 eran anteriores a mi cargo en la empresa.

Uno de los señores diputados señaló un caso y quiero hacer presente que nos pongamos de acuerdo en una cosa: ¿cuál es la fecha que vale? ¿La fecha en que se recibe el informe en la empresa o la del hecho fiscalizado? Porque se ha mencionado un documento que efectivamente llegó en mi período, pero, por el tradicional atraso de los informes, correspondía a un hecho ocurrido tres años antes. Entonces, debemos ponernos de acuerdo en algo básico, cual es que la fecha que importa es la del hecho fiscalizado. Respecto de los hechos fiscalizados, en materia de garantía, de los 11 señalados en el informe del señor contralor, 9 eran anteriores al Plan Trienal. Los otros dos eran del Plan Trienal y uno de ellos fue superado a través del propio informe de la Contraloría y en el otro sencillamente no hubo acuerdo; por lo demás, es un caso -no tuve oportunidad de señalarlo la semana pasada- que se encuentra fallado por la Corte Suprema. En este caso, el recurrente a la Contraloría que presentó la acusación también la había presentado antes a la Corte de Apelaciones a través de un recurso de protección económica. Perdió el recurso de protección, apeló a la Corte Suprema y volvió a perder. La Corte Suprema dijo que la empresa actuó conforme a derecho y a las bases que había dictado en la licitación y, entonces, el reclamante fue a la Contraloría. Ésta última no sabía -probablemente fue sorprendida- que este caso ya había sido sancionado por la Corte Suprema. Los documentos constan y se los voy a entregar al señor Secretario al final de la sesión.

Ahora, lo mismo ocurre con la obstaculización. Sin querer contradecir ni entrar en ninguna polémica con la Contraloría, pues no tengo ese objetivo, quiero que se establezcan los hechos y que ustedes puedan analizarlos. Se dijo que habíamos obstaculizado y se mostró una carta enviada al Ministro de Transportes en el mes de febrero de 2006, diciendo que, en el *summum* de la obstaculización, la empresa había obligado a que la Contraloría enviara este oficio. La

semana pasada di cuenta y demostré que había existido una respuesta pronta de la empresa, que había una relación ágil con la señora subcontralora en esta materia y que, incluso, después de la investigación interna, un funcionario había sido despedido, citando como causal de término del contrato precisamente la situación de la Contraloría. Entonces, no he tratado a nadie de responsable ni de mentiroso, sencillamente he dicho la otra versión de las cosas que ustedes necesitaban saber, a fin de poder informar.

Respecto de los sumarios, se dijo: "Muchos de los informes contenidos en este documento le imponían a la empresa de los Ferrocarriles del Estado la obligación de hacer sumarios y esos sumarios..." Pregunto por cuarta vez dónde están los documentos que le imponían la obligación a la empresa. Hoy se dice que no era así, pero que las obligaciones eran tácitas y que la empresa tendría que haber sabido darse cuenta. Bueno, la ley orgánica constitucional de la Contraloría General de la República y los dictámenes de dicho órgano establecen claramente que las empresas pueden decidir cuándo los hacen. Ello, en el caso de que se hubiera hecho alguna mención -como se dice- "tácita" o alguna sugerencia al respecto. La cuestión es que no había tal situación.

Esos hechos están demostrados y acreditados.

Por último, hago una aclaración.

Probablemente, el concepto de pregunta capciosa puede parecerle ofensivo, pero no quise decir nada ofensivo, sino sólo que no voy a contestar preguntas que saquen del tema de fondo, que es lo que ustedes están investigando: las supuestas irregularidades que se habrían cometido en la Empresa de Ferrocarriles del Estado, conocidas básicamente a partir del informe de la Contraloría.

El señor PÉREZ, don José (Presidente).- Haré algunas consultas, especialmente a don Eduardo Castillo, que dicen relación con el valor de los trenes comprados en España, que son los mismos que adquirió Brasil: unos

regalados, y otros, a un valor mucho más bajo. Pareciera que nosotros no tuvimos la misma suerte que ese país en la adquisición de las máquinas, pues nos costaron bastante caras y no han dado el resultado que esperábamos.

Se dijo aquí que los trenes adquiridos para el tramo Victoria-Temuco-Puerto Montt tienen un sistema de refrigeración de sus motores que va en la parte baja.

Estos trenes, evidentemente, funcionaban en España, donde la líneas son asfaltadas y aquí tenemos tierra en las líneas.

Por lo tanto, quiero saber si eso se modificó o si ése es el motivo por el cual los motores duraron tan poco tiempo.

Ahora, también se nos informó que durante el traslado de Valparaíso a Victoria uno de los trenes habría consumido más de cien litros de aceite en sus motores. Si eso es así, entonces quiere decir que uno de ellos venía absolutamente fundido.

Quiero consultar a don Eduardo Castillo sobre una situación ocurrida con el ferrocarril de Arica a La Paz.

El señor Castillo señaló que allí se siniestraron tres locomotoras: las N°s 103, 106 y 107, y que la administradora no habría procedido a su reparación pero sí cobró los seguros correspondientes por más o menos 600 millones de pesos. Además, que Ferrocarriles no habría recibido esos valores y que, lisa y llanamente, la empresa administradora se habría quedado con ese dinero.

¿Es efectivo que la administradora no hizo mantención a las vías durante los últimos seis años, lo que hoy costaría entre 6 y 10 millones de dólares reponerlas?

Se informó también a la Comisión que el señor Contreras, ex director de la Sociedad de Ferrocarriles Arica a La Paz y gerente responsable del contrato del arriendo informó al señor Castillo de estas irregularidades y que, además, la

Administradora redujo a chatarra cincuenta carros de carga y los vendió como fierro viejo y que nada se habría hecho al respecto porque habría alguna vinculación con los ejecutivos de Ferrocarriles. A ello se suma la cantidad de cuatrocientas toneladas de rieles del ramal ferroviario que se extendía entre Corte Alto y Los Muermos vendidas por la administradora.

Por otra parte, que las boletas de garantía del contrato de arriendo de la Administradora Ferrocarril de Arica a La Paz estaban vencidas mucho antes de la quiebra de la misma y que EFE consciente de que la sociedad estaba próxima a quebrar, dejó que se vencieran.

Respecto de lo señalado, quiero que el señor Castillo me dé una respuesta.

El señor AJENJO.- Perdón, señor Presidente. ¿De dónde es el informe que usted menciona? Porque no lo conozco.

El señor PÉREZ, don José (Presidente).- Es un informe que se entregó a la Comisión.

Tiene la palabra el diputado señor Fidel Espinoza.

El señor ESPINOZA (don Fidel).- Señor Presidente, también quiero formular algunas preguntas para que después de que votemos en la Sala podamos recibir las respuestas de los señores Ajenjo y Castillo.

En primer lugar, me gustaría clarificar la situación que se generó la semana pasada, pues ni yo ni ningún otro diputado de esta Comisión ha tenido un trato descortés, grosero o que no se condiga con las relaciones que deben existir entre los parlamentarios y los invitados en esta Comisión. Me han sorprendido las declaraciones públicas vertidas por el ex ministro del Interior, quien señaló claramente que en esta Comisión ocurrieron hechos repudiables. Quiero dejar muy en claro ante la ciudadanía que eso jamás ha ocurrido. El viernes pasado, el señor Figueroa declaró en Canal 13 Televisión que los improperios recibidos por el señor Ajenjo no estaban en las actas. Asimismo,

manifestó que eran opiniones o insultos proferidos en el marco de las no intervenciones directas de los parlamentarios y que no habrían quedado consignadas en las actas. Esa es una mentira muy grande. Me gustaría que el señor Ajenjo dijera cuáles son los insultos o impropiedades que ha recibido en esta Comisión.

En segundo lugar, después de recibir copia de los listados de la publicidad, ahora entiendo por que el único medio de comunicación que no me permitió hacer réplica fue Radio Cooperativa. En todos los demás pude dar mis opiniones. El único medio que me negó esa posibilidad fue dicha emisora.

Primero, quiero pedir a la empresa de publicidad contratada, BBDO, que nos entregue los listados directos en los que dicha emisora pueda estar recibiendo, directa o indirectamente, recursos por parte de Ferrocarriles del Estado.

Segundo, me gustaría saber cómo en este país -no es una pregunta capciosa- alguien que no es profesional puede tener un grado académico. No lo tengo muy claro.

Tercero, tenía algunas preguntas vinculadas a Renfe y a la licitación. Sin embargo, el diputado Alvarado y otros colegas han sido bastante claros en manifestar que muchos de los antecedentes sobre los cuales iba a consultar están en poder de los tribunales de justicia.

Ahora bien, tengo otras consultas relacionadas con la zona que represento.

De las exposiciones de los señores Ajenjo y Castillo se desprende que una empresa de marketing visualizó las posibilidades reales de la cantidad de público que se podía transportar y que hubo contrataciones de Ferrocarriles del Estado.

En ese sentido, como máximos representantes de la empresa, ¿ustedes nunca se enteraron del hecho, a nuestro juicio patético, de que entre Osorno y Puerto Montt viajan aproximadamente 2 mil personas diariamente en la mañana y que

se pelean un pasaje de bus para llegar a sus trabajos en Puerto Montt? Obviamente, no sólo los habitantes de Osorno, sino también los de las comunas vecinas de Purranque, Río Negro y de las zonas aledañas de la provincia de Llanquihue hubieran requerido un servicio que, como ocurre entre San Fernando y Puerto Montt, lleve a la gente a sus fuentes laborales. Nunca hubo un horario de trenes que permitiera eso. ¿Por qué no estuvo contemplado dentro de ninguna de las políticas de Ferrocarriles del Estado tener trenes de acercamiento en esa zona?

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

-Transcurrido el tiempo de suspensión.

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

Tiene la palabra el señor Luis Ajenjo.

El señor AJENJO.- Señor Presidente, a propósito de la consulta del diputado Espinoza formulada en la sesión anterior, en relación con don Carlos Figueroa, he sostenido que no tengo mucho que decir, porque es un tema que él debe aclarar con los personeros de su partido que él citó, aunque sin dar los nombres. El señor Espinoza dijo que altos personeros de su partido habían hablado con él después de la sesión pasada. Yo he sostenido que es un tema que debe arreglar con esos personeros y que no tengo más que decir al respecto. Sin embargo, en esta sesión el diputado me ha interpelado directamente respecto de lo que yo habría dicho.

Efectivamente, en la primera sesión -le he preguntado al Presidente como decirlo, porque tendría que ocupar palabras de grueso calibre-, mientras yo hacía uso de la palabra, algunas personas, entre las cuales identifiqué al diputado Espinoza, vertieron expresiones tales como "Yo a este gallo lo metería preso" o "A estos gallos los metería presos", acompañadas de groserías de muy grueso calibre que no quiero reproducir.

Algunos días después relaté esta situación a algunos amigos, cuando les conté cómo me había ido en la Comisión. Les señalé cuáles eran las preguntas que me habían hecho y les dije que el punto negro o la parte desagradable de la sesión había sido ése.

Eso es lo que les expresé. Lo dije así.

El señor ESPINOZA (don Fidel).- ¿Me da una interrupción?

El señor AJENJO.- Es el Presidente el que concede las interrupciones.

El señor ESPINOZA (don Fidel).- Señor Presidente, es sólo para aclararle al señor Ajenjo que se equivocó de persona. En esa sesión yo me encontraba en la Sala de la Corporación, votando en la sesión en que se debatieron los problemas del Transantiago.

El señor AJENJO.- No, señor diputado. No fue así.

El señor ESPINOZA (don Fidel).- Es que si usted miente sobre esto, entonces todo lo que usted está diciendo en esta Comisión es falso.

A la sesión de la Comisión que usted menciona sólo asistí durante los últimos diez minutos. Estuve sentado acá y no hay ningún diputado que haya escuchado insultos.

El señor AJENJO.- Señor diputado, levanté la vista en dos o tres oportunidades y en esos momentos usted estaba sentado acá, participando del debate de esta Comisión. No digo que no haya participado del debate en la Sala, pero sí que estuvo acá.

En todo caso, no quiero hacer más polémica sobre este tema, porque es absolutamente marginal a las materias de la investigación.

El señor ESPINOZA (don Fidel).- Creo que usted solo se ha perseguido, señor Ajenjo. Yo no le he dicho eso.

El señor AJENJO.- No, señor diputado.

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

El señor CASTILLO.- Señor Presidente, se me han hecho dos consultas: una referente al servicio Victoria-Puerto Montt y la otra sobre el ferrocarril Arica-La Paz.

Respecto del primer caso, puedo decir que, efectivamente, el proyecto completo consideraba siete trenes: los cuatro que se compraron más los que vendrían después a Valdivia, lo cual nos permitía explotar esos flujos como servicio regional.

Es del caso señalar que existe un flujo importantísimo entre Victoria y Temuco, entre Loncoche y Temuco, durante la mañana, y de Osorno a Puerto Montt. Pero cuando uno tiene sólo dos equipos funcionando y debe complementar uno de ellos con el tren que viene de Santiago, que llega a las ocho de la mañana a Temuco, y ese tren tiene que mandarlo a Puerto Montt y el de Puerto Montt a Temuco, no es posible ofrecer todos los servicios que consideraba el proyecto.

Entonces, en realidad sólo se estaba ejecutando una parte del proyecto, no la red completa del servicio de transporte regional.

Por ello, le encuentro toda la razón al reclamo del diputado Espinoza en cuanto a que faltaba esa parte de los servicios. No obstante, éstos debían completarse con el plan trienal 2006-2008, que consideraba el acondicionamiento del tren a Valdivia. Teníamos presupuestado un servicio que partiera en la mañana desde Valdivia, pasara por Osorno y llegara a Puerto Montt, ya que la estación de Antilhue permite hacer muchas combinaciones, da mucha flexibilidad.

El proyecto completo consideraba siete frecuencias diarias, pero mientras contáramos sólo con una era poca la malla de recorrido que se podía establecer.

En cuanto al ferrocarril Arica-La Paz, debo decir que ese servicio originalmente no era de EFE, que le fue

traspasado en 1942 y que su construcción formaba parte de un tratado de paz y amistad suscrito entre los gobiernos de Bolivia y Chile, ya que, en efecto, de acuerdo con dicho tratado Chile tenía la obligación de contar con un servicio ferroviario que uniera el puerto de Arica con La paz.

Como señalé, este ferrocarril, que tiene 206 kilómetros de longitud, una vez construido fue traspasado. La parte boliviana, fue traspasada al gobierno de ese país y la parte chilena a la Empresa de Ferrocarriles del Estado. Durante los años 1995 y 1996 se hicieron grandes esfuerzos para entregar su administración en concesión a través de una licitación, lo cual se logró en 1997.

Por lo tanto, el contrato que estamos analizando, es de esa fecha. El único proponente en esa licitación fue una sociedad formada por el señor Saavedra Bánzer.

Por lo tanto, no es un tren que para Ferrocarriles tenga beneficios económicos. Al contrario, Ferrocarriles debería traspasar ese ferrocarril, porque es una obligación del Estado de Chile tener el ferrocarril y no una obligación de Ferrocarriles.

En 2001, con motivo del invierno boliviano, la línea sufrió fuertes deterioros. Estamos hablando de situaciones anteriores a nuestra llegada. Ferrocarriles debió gastar 2.427 millones en reparar la vía; después, otra cantidad importante en una descontaminación de la maestranza en Arica. Y así sucesivamente.

Ese ferrocarril, para que llegue a su punto de equilibrio, requiere transportar 30 mil toneladas mensuales. Nunca llegó a eso. Por lo tanto, la empresa en 2002, después de producido el corte por el invierno boliviano, durante el período en que el ferrocarril no estuvo operativo llegó a acuerdo con la sociedad para no cobrarle arriendo. Posteriormente, el arriendo se cobraba cuando se lograba reponer el servicio, cosa que hicimos.

Cuento corto. Esa sociedad nunca logró llegar a más de 20 mil toneladas mensuales, por lo tanto nunca pagó renta

de arrendamiento. Ferrocarriles demandó a la sociedad por incumplimiento de ese contrato y puso los antecedentes en conocimiento del SEP, de la Dirección de Fronteras y Límites, de la Cancillería, y se produce la quiebra del ferrocarril en febrero de 2006. Anteriormente, como señalaba, en el tercer juzgado Ferrocarriles ya había demandado por no cobro de renta de arriendo a este ferrocarril.

Después de la quiebra los abogados de la empresa tomaron contacto con el síndico de quiebras, quien dispuso el término del contrato y la devolución de los bienes a la empresa, cosa que una de las abogadas que estuvo en esta Comisión, dirigente sindical, señora Griselda Valenzuela, personalmente fue a recibir los bienes que la administradora le entregó a Ferrocarriles.

Por lo tanto, EFE obtiene al término del contrato la devolución de sus equipos. Se pide a una empresa que haga un informe detallado de cuánto costaría reparar la vía pensando en la posibilidad de que este ferrocarril, como siempre fue estudiado, fuera parte del puerto de Arica.

Se acordó con el SEP, con el Ministerio de Hacienda y con la Cancillería que ese ferrocarril fuese traspasado al puerto de Arica, para que el puerto de Arica lo operara como una extensión de los servicios portuarios.

Por lo tanto, iniciamos las acciones legales, somos acreedores de los créditos por cobrar y se hicieron todas las acciones pertinentes para recuperar los equipos, cosa que se consiguió.

Reparar la línea cuesta 5 millones de dólares, pero ahí está contemplado el cambio de rieles que ya cumplieron su período por riel nuevo. La vía tiene riel de bajo tonelaje y riel de alto tonelaje, entonces hay que uniformar. Eso es en cuanto al gasto de mantención de la vía.

El señor PÉREZ (Presidente).- Me gustaría que nos centráramos en los 600 millones de pesos que la administradora cobró por el daño que sufrieron las locomotoras 103, 106 y 107.

Después, ¿tenía facultad esa administradora para transformar en chatarra 50 carros de carga y 400 toneladas de rieles? ¿Y por qué no se hicieron efectivas las boletas de garantía antes de que la empresa se declarara en quiebra?

El señor CASTILLO.- Para hacer efectivas las boletas de garantía uno tiene que demostrar que hay incumplimiento grave al contrato, y para el incumplimiento grave del contrato había que invocar o el hecho de no prestar servicio público o no pagar la renta de arrendamiento. Y por esa razón iniciamos las acciones legales para poner término al contrato y se obligara a la empresa. Ahí pudimos hacer efectivas las boletas de garantía.

Respecto de si se accidentaron locomotoras y si la empresa cobró o no cobró seguros, son antecedentes respecto de los cuales no tengo conocimiento.

El señor Jaime Contreras, gerente de Normalización, es quien ha llevado el proceso. Tengo entendido que la empresa ha firmado un convenio con el SEP para hacer el traspaso de este ferrocarril al puerto de Arica.

El señor AJENJO.- Señor Presidente, ¿me permite complementar con mi respuesta, brevemente?

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

El señor AJENJO.- Me quiero referir a dos materias que señalaba el señor Castillo: primero, el tren al sur y, segundo, el puerto de Arica.

Quiero hacer presente que el plan trienal 2006-2008 en su presupuesto de inversiones detallaba el servicio a Valdivia, el cual estaba considerado como parte de dicho plan y dice textualmente: "Se incluye entre los proyectos la ya enunciada reposición del servicio a Valdivia...". Me refiero a esto porque era un compromiso adoptado por el Estado de Chile, planificado por el ministerio de Hacienda y que es exigible, por lo tanto. Y agrega: "...el que es concebido como una extensión del nuevo servicio Temuco-Puerto Montt", y esa es la importante relación a la intervención que hacía el

señor Castillo, porque el sistema completo definido de esa manera era incorporar a Valdivia, aumentar la flota de trenes y, de esa manera, prestar un servicio más integrado a toda esa macro región. Este documento está hecho a fines de 2005, y añade: "...en este momento se desarrollan obras anticipadas". Efectivamente, en ese momento se desarrollaban obras anticipadas que fueron una extensión del contrato Mariquina-Puerto Montt que permitieron limpiar la vía y hacer los estudios para las inversiones que se iban a hacer en 2008. Consideraba la rehabilitación de la vía, la construcción de las estaciones y la adquisición de 2 unidades de automotores diésel. Este proyecto tiene su ingreso asociado por la venta de terrenos prescindibles en la zona de estación Valdivia, que era parte del financiamiento de este proyecto. Ésa era una de las inversiones.

A propósito de las respuestas, si me dan un minuto, podría detallar el conjunto de las inversiones de continuidad que estaban en la consulta del diputado Jaramillo y en alguna medida de los diputados Duarte y De Urresti. Están detalladas aquí y, si bien este documento está en manos de la Secretaría, podría detallar lo que ustedes quisieran.

Sobre el tema de Arica a La Paz, que ha sido tocado por usted, señor Presidente, quiero dar antecedentes de los costos que ha tenido para Ferrocarriles porque ha sido una carga para la empresa. Todo lo que se refiere a las medidas para reducir el plomo en el puerto de Arica, que era producto de las mercaderías bolivianas estacionadas tanto en el puerto de Arica como en los recintos de las extensiones de la maestranza de Ferrocarriles en Arica, han costado varios millones de dólares sólo en el período 2000-2005. Ésta es una carga que la empresa ha debido soportar, sufragar con recursos propios y, probablemente, en el futuro se siga haciendo así.

Todo lo que se refiere a mantenimiento como producto de las crecidas del río en 2002, anterior al plan trienal, también fueron sufragadas con recursos propios de la empresa y que no les fueron repuestas posteriormente. Es decir, si uno suma lo que le ha costado a EFE sólo en los

últimos años, se llega a cerca de 11 millones de dólares de costo; por lo tanto, no sólo se trata de ingresos que ha dejado de percibir por la mala administración de esta empresa. Hago notar el apellido del propietario de la empresa -Saavedra Bánzer-, en su momento sobrino del Presidente de Bolivia y único proponente en esta licitación. Esto fue en 1996.

Independientemente de lo que podrían dejar -creo que eso no es real, porque eran ingresos que no se han recibido, pero que le ha costado como gasto directo- es una suma cercana a los 11 millones de dólares. A mi juicio, se trata de un gasto que carga la empresa en forma indebida.

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

El señor GARCÍA (don René Manuel).- Señor Presidente, ya que aquí se ha hablado de otros gobiernos también quiero decir que en democracia muchas veces uno tiene que escuchar lo que no le gusta, porque es parte de la democracia.

Creo que el señor Ajenjo hace 3 sesiones que se ha venido a desahogar: se ha desahogado plenamente y hablado, hablado, hablado.

Lo que nos preocupa a nosotros es que a la luz de los antecedentes cada vez van desmintiéndose con documentos las cosas que se han dicho aquí. En consecuencia, cuando uno cree que nosotros no tenemos antecedentes se está equivocando profundamente.

Aquí se ha dicho que puede ser que la radio Cooperativa o la revista "Siete+7" puede haber tenido alguna publicidad. El problema no es ése, sino el hecho de que estaban relacionados el presidente del directorio con las empresas en cuestión, y eso es lo grave. No es el monto. No es que sean muy baratos los costos de publicidad en la revista "Siete+7" y que en otra sean más caros. Eso no tiene nada que ver.

También se ha hablado de los grados académicos que debe tener quien está a la cabeza de Ferrocarriles. La ley establece claramente que quien desempeña el cargo debe poseer título universitario, situación que en el caso del señor Ajenjo tampoco ha quedado clara. En todo caso, deseo señalar que aquí nadie busca ofenderlo, sino saber la verdad. Queremos conocer cuál es su profesión para determinar si se enmarca dentro de los requisitos establecidos para ocupar el cargo de presidente del directorio de EFE.

Ferrocarriles opera al revés de las restantes empresas del Estado que conozco, en circunstancias de que, curiosamente, la totalidad de los estudios de factibilidad elaborados sobre EFE señalan que es una empresa fantástica y que nunca tendrá pérdidas, porque le sobran clientes. Al respecto, quiero saber quién elaboró esos estudios, ya que al que los hizo habría que descartarlo inmediatamente, debido a que la empresa se encuentra absolutamente quebrada.

Quiero que nos digan la verdad respecto de qué pasó con EFE, porque lo único que se ha señalado es que se gastó la plata. En ese sentido, quien habla, como muchos de los que se encuentran en esta Sala, también he gastado plata en una farra, pero no he obtenido ningún beneficio de ello.

-Risas.

-Hablan varios señores diputados a la vez.

¡Seamos honestos, porque todos nos hemos pegado una farra alguna vez! ¡No estamos entre santos!

Por lo tanto, en este caso la respuesta no es si se gastó la plata, sino cómo se gastó, porque un proyecto que comenzó con un costo de 90 millones terminó en 180 millones y otro de 10 millones terminó en 20 millones.

Por otra parte, pareciera que el tema de Temoinsa es tabú, ya que nadie nos ha dicho nada cuando hemos consultado sobre las características del contrato con esa empresa y en qué condiciones está trabajando Ferrocarriles con ella. Hemos citado y queremos que vengan los

representantes de Temoinsa, porque tienen mucho que decir sobre la materia, pero no ha habido forma de que concurran a la Comisión.

Hace poco se desguazaron todas las líneas del sur, de manera que queremos que nos señalen qué pasó con esa plata, aunque no se encuentre considerada en el plan trienal 2003-2005.

Del mismo modo, solicito que se nos informe qué pasó con los durmientes, porque la mitad de los proveedores del sur quedaron sin que se les pagara, en circunstancias de que la persona que proveía a Ferrocarriles le pagaban cuatro o cinco veces más de lo que compraba a los proveedores, lo que constituye un despilfarro de recursos.

Para no dar más vuelta al tema del título, me gustaría que el señor Ajenjo nos dé a conocer, a su elección, cuáles fueron los cinco proyectos más emblemáticos, los más importantes, y que nos señale cuál fue su costo inicial y en cuánto terminaron.

Tenemos antecedentes de que hubo varios viajes a Europa y que el señor Ajenjo, como presidente del directorio, viajó a España y a Francia. Al respecto, me gustaría saber quién financió esos viajes, cuántos fueron, cuáles fueron sus objetivos y con quién fue a hablar.

Que no se saquen más las castañas con la mano del gato y se vuelvan a contestar las mismas preguntas que ya se han respondido en las tres sesiones anteriores, de modo que solicito que el señor Ajenjo se centre en lo que se le ha consultado.

Por otra parte, quiero saber o si hay alguna posibilidad de que se restablezca el tren al sur, qué planes tiene la empresa en ese sentido y si el señor Castillo tiene antecedentes de cuántos son los terrenos de Ferrocarriles que se han vendido, los montos de esas ventas y en qué se ha gastado el dinero.

El señor PÉREZ (Presidente).- ¿Habría acuerdo para prorrogar la sesión por quince minutos, hasta las 13.30 horas?

Acordado.

Tiene la palabra el diputado señor Gastón Von Mühlenbrock.

El señor VON MÜHLENBROCK.- Señor Presidente, en la sesión anterior se formularon consultas respecto del tema de la Contraloría y el señor Ajenjo se refirió en términos muy duros sobre el órgano contralor. De hecho, señaló que la Contraloría no había prácticamente solicitado sumario, ni lo había dejado entrever ni sugerido.

Respecto de los contratos suscritos y cuestionados por la Contraloría General de la República durante la administración del señor Ajenjo, quisiera saber, primero: ¿se actualizaron durante su gestión los proyectos relativos a la remodelación y restauración de la Estación Central de Santiago?

Se presentó en la Contraloría General de la República el informe de 12 de octubre de 2004.

Segundo, ¿qué injerencia tenía usted y su directorio en la evaluación y posterior aplicación de contratos suscritos con anterioridad a 2003? ¿Eran revisados, evaluaban su conveniencia? ¿Eran modificados o, por el contrario, se aplicaban sin mayores estudios?

Tercero, durante su gestión se arrendaron varios bienes pertenecientes a EFE. Quiero saber cuál es el anexo. ¿Había un registro o un catastro de los bienes que pertenecían a EFE?

Según la Contraloría General de la República, en este último catastro de inmuebles, algunas propiedades fueron omitidas. ¿El señor Ajenjo tuvo conocimiento de ello? ¿Qué puede responder de aquellos arriendos habitacionales y comerciales que no contaban con un contrato por escrito?

Las anteriores irregularidades se mantuvieron durante su gestión. ¿Qué hizo para detectarlas? ¿Qué política siguió EFE para evitar que se siguiera produciendo la misma negligencia?

Solicité información del oficio N° 20, sobre publicidad. Así como hemos sido rigurosos y hemos cuestionado los arreglos de los trenes, quiero saber por qué no se compraron trenes un poco más caros. Se compraron trenes de los años sesenta. Me llaman la atención estudios de encuestas de opinión por 26 millones de pesos; encuestas de opinión por 56 millones de pesos.

En prevención y conductas responsables: 18 millones de pesos. En eventos y planes educaciones: 20 millones 450 mil pesos. Dos asesorías de planes de seguridad: 26 millones de pesos. Campaña de educación y seguridad: 10 millones 899 mil pesos. Eventos, planes y educación ferroviaria: 707 millones 144 mil pesos. Análisis y evaluación de pasajeros de Metrotren: 63 millones 200 mil pesos.

Difusión plan trienal: 87 millones 765 mil 745 pesos. Estudios de marca de EFE: 51 millones 322 mil 484 pesos. Eventos plan de seguridad ferroviaria: 31 millones de pesos. Otro estudio de marca de EFE: 12 millones de pesos. Eventos y plan de seguridad ferroviaria: 123 millones 548 mil 272 pesos.

Personal de seguridad ferroviaria: 4 millones 760 mil pesos. Eventos de plan educacional: 67 millones 514 mil 86 pesos. Otra difusión del plan trienal: 14 millones 861 mil 400 pesos. Análisis de segmentación y demanda de pasajeros: 15 millones 919 mil 46 pesos.

Eso hace un total de 1 mil 418 millones 951 mil 819 pesos.

A la empresa de publicidad BBDO -una suma muy rápida-: más de 180 millones de pesos como pagos a terceros.

Me gustaría saber a quién le pagó esa cantidad de dinero.

Señor Presidente, por su intermedio, también voy a pedir esa información por oficio.

Por otra parte, aparece una imprenta del señor Alfredo Molina Flores, a la que se le pagaron 54 millones de pesos. Es decir, cifras siderales. Fueron muy rigurosos para no comprar trenes nuevos para el sur y vemos esta cantidad impresionante de recursos gastados.

Por último, me quiero referir a los viáticos.

Pedí información, que no entregaron en forma completa, respecto de los dineros y viajes al extranjero que realizaron con el propósito de seleccionar los equipos, carros o coches que la empresa adquirió para cubrir los servicios al sur del país, identificando en cada caso a los funcionarios y trabajadores que viajaron en representación de la empresa, así como el monto gastado por EFE en tales gestiones.

Nuevamente pediré por oficio la información de la estructura de sueldos asignados a la planta y actividades de la empresa, cualquiera sea la modalidad de remuneración. Ya lo pedimos para el período 2000 a 2005, y aún no ha llegado. Sólo llegó la información respectiva a ciertos viáticos otorgados para 53 viajes al exterior.

El señor Andrés Silva aparece con un viaje; el señor Carlos Gárate viajó 10 veces, con 19.922 dólares por viáticos. Todos los viajes fueron a Madrid, España.

Por lo mismo, me llama la atención que digan que tenían interés en negociar con los chinos y, sin embargo, viajaban todos los años a Europa.

Viajaron también los señores Carlos Silva Rodríguez, Héctor Prado Trejo, Jorge Letelier de la Cruz, Jorge Duret, en 10 oportunidades; José Atala Sahardi, en 13 oportunidades; Luis Ajenjo aparece viajando una vez; Manuel Aránguiz Alonso, en dos oportunidades y Nicolás Flaño.

Me quiero detener en el caso de don Nicolás Flaño, que en paz descanse, ex director de la empresa. Entre el 2 y el 6 de junio de 2001 se reunió en España con ejecutivos de Red Nacional de Ferrocarriles Españoles para la adquisición de material aprobado para EFE y participar de la gira presidencial. También aparece, en particular, en reunión sostenida con el ministro de Obras Públicas, don Carlos Cruz Lorenzen y con el ministro de fomento de España.

Ese viaje a Madrid se repite y nuevamente sostiene reuniones con ejecutivos de la Red Nacional de Ferrocarriles Españoles, Renfe, junto al ministro de Obras Públicas y Transportes, don Carlos Cruz Lorenzen, para la adquisición de material rodante de EFE.

Deseo pedir por oficio que invitemos a don Carlos Cruz para que nos cuente cuáles fueron las relaciones con Renfe y cómo las tomó el directorio. Apparentemente se puede apreciar que esa relación era muy fuerte y que venía desde hacía mucho tiempo. Eso me produce suspicacia.

Por último, quisiera por su intermedio preguntarle al señor Ajenjo si, independientemente de los contratos de publicidad, existen otros contratos de proveedores en los que haya alguna empresa que esté siendo investigada por la justicia por triangular dineros, como por ejemplo, MOP-Gate u otras.

¿En su gestión, entre 2002 y 2005, existe algún proveedor que esté con algún litigio en los tribunales de justicia?

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

El señor URIARTE.- Señor Presidente por su intermedio una pregunta y dos peticiones al señor Ajenjo.

La pregunta es de fácil respuesta, por lo tanto, debe ser afirmativa o negativa.

Los equipos comprados a Renfe, la mantención de la vía, los gastos de publicidad y el cierre de la vía se pagaron o no con fondos de plan trienal.

Solicito copia de los contratos de trabajo de todos los trabajadores profesionales o no, abogados especialmente, de planta y también de los que hayan estado bajo las modalidades de honorarios y a contrata, durante el período 2000-2006.

Finalmente solicito copia de todos los contratos de honorarios y de prestación de servicios suscritos por EFE en el período 2003-2007.

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

El señor OJEDA.- Señor Presidente, debemos escuchar las cosas que los invitados quieran decir y no las que nosotros queremos escuchar. Así quedan las cosas claras, ya que afortunadamente en democracia podemos fiscalizar.

Por su intermedio, quiero solicitar que se aplique el reglamento a objeto de que los señores diputados realicen las preguntas a través de su persona para evitar preguntas demasiado inquisitivas.

El presidente de EFE señaló a un medio de comunicación que no se invirtió mal ni se perdió dinero, pero admite la falta de control al interior de la empresa. Además señala que nadie robó plata al referirse a los contratos cuestionados como el de Evasa y si alguien lo hizo hay que darles cárcel. Admite que hubo anomalías y tal vez alguno pudo apoderarse de capital.

Lo digo por los comentarios e imputaciones anticipadas que puede haber.

Hubo una persona sumariada, el gerente de administración don Claudio Carreño. Me gustaría saber el motivo de esa medida.

Por su intermedio Señor Presidente, quiero preguntar si se hizo la correspondiente denuncia en su oportunidad respecto de algunas anomalías. Además, él hace alusión a una serie de controles internos que existen dentro de EFE, dice que la empresa tiene un amplio ámbito de fiscalización. Dada la gran cantidad de acusaciones e imputaciones por irregularidades desarrolladas a través del tiempo es que me gustaría saber por qué ese control no se produjo.

Don Luís Ajenjo era presidente de la empresa, además había un directorio y un gerente que ejecutaba los acuerdos. Me gustaría saber el grado de responsabilidad que le cabe a este último por su ámbito de decisiones y la discrecionalidad administrativa.

¿Cómo se elegía a los ejecutivos? ¿Por qué se les pagaban altos sueldos e indemnizaciones en contravención a los instructivos presidenciales en esta materia? Creo que no es el caso de la dieta.

En tercer lugar, recuerdo la ilusión de todos nosotros de reinstalar y modernizar ferrocarriles. Don Eduardo Castillo señaló que trajeron el tren, pero parece que se fue y no volvió. Esto merece una explicación.

Además me gustaría que se aprovechara también la oportunidad para corregir todas las imperfecciones que hubiesen y poder reinstalar en forma modernizada el ferrocarril. Esperamos que este pueda ser un logro de la Comisión, aparte de determinar responsabilidades respecto a las anomalías e irregularidades señaladas.

Señor Presidente, ambos personeros están respondiendo a nuestras preguntas. Insisto en que ellos digan lo que en verdad corresponde, no lo que nosotros esperamos. Si los dichos no se ajustan a los hechos, la documentación dirá la verdad.

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

El señor DE URRESTI.- Independientemente de los puntos que se le han preguntado tanto al ex presidente del directorio como al gerente, resulta inaudita la existencia de un descontrol ante la magnitud de dinero con que contaba esta empresa.

Las cifras de viáticos y viajes a España de los personeros presentes deben ser justificados. Viajar a traer cuatro equipos de chatarra que funcionaron no más de dos o tres meses, implica una tremenda responsabilidad directiva.

Pido, por su intermedio, que los personeros asuman esa responsabilidad, la cual no es consecuencia de la administración posterior.

Aquí hubo decisiones, se gastó dinero y se viajó a diestra y siniestra para comprar equipos que no funcionaron.

Este es un tema de gestión que se debe asumir, porque solamente de esa manera podemos avanzar.

En sesión anterior pregunté sin recibir respuesta sobre el informe de la Consultora Libra que recomendaba no adquirir los cuatro equipos del tramo Victoria-Puerto Montt. ¿Qué tipo de tecnología poseían estos equipos y en base a qué y en qué acta de directorio se tomó la decisión de compra?

Por último, señor Presidente, se debe rendir cuenta de los 1.458 millones de pesos en asesoría y comunicación, porque una empresa que gasta esa cantidad de dinero, efectivamente busca reponer un servicio ferroviario y no puede equivocarse en cosas tan burdas como que en el sector que nosotros representamos, el sur de Chile, los trenes funcionaran en horario inverso, es decir, los trenes salían en la mañana, tanto de Puerto Montt como de Temuco.

Quiero ser bien claro al respecto porque ahí hubo un error garrafal; o el trabajo no se hizo o las personas contratadas eran incompetentes, porque absolutamente nadie observó esa situación dentro de la empresa.

Todos observamos cuantiosas inversiones y publicidad, incluso referida a la circulación del tren al sur que ya hace más de un año no tenemos. Por lo tanto, ahí también hay responsabilidad respecto a dónde y cómo se gastó el dinero.

Por último, señor Presidente, ¿en cuánto se arrendaron los dos pisos de las oficinas centrales de ferrocarriles?, ¿cuánto se ha gastado en su alhajamiento desde el momento del cambio?, ¿qué justificación tuvo esa inversión?. Pido que por favor no se nos remita a que era un buen negocio, porque claramente no lo ha sido.

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

El señor ESPINOZA (don Fidel).- Señor Presidente, analizando los temas de gasto, la imprenta Alfredo Molina Flores se adjudicó más de 100 operaciones de distinto tipo. Quiero preguntar al señor Ajenjo si hubo licitación en esos procesos.

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

El señor AJENJO.- Señor Presidente, Alfredo Molina Flores corresponde a la sigla AMF, que es una de las empresas más grandes en materia de impresión de Chile y me imagino que sí hubo licitación.

Respecto de la pregunta del diputado Gonzalo Uriarte, la respuesta es sí, con el comentario de que los recursos del Plan Trienal provienen, en parte, de los recursos propios de la empresa; en parte, de la ley de garantía estatal y, en parte, de los recursos del Estado.

No puedo dejar de mencionar el comentario del diputado Gastón Von Mühlenbrock respecto de los viajes de mi amigo y ex presidente del directorio de EFE, señor Nicolás Flaño, que le dedicó mucho tiempo a Ferrocarriles, logrando que cambiara en el Gobierno la perspectiva que existía sobre la empresa y dejó sentada en buena medida las bases del Plan

Trienal que nosotros pudimos ejecutar. Si él viajó a España, ciertamente lo hizo para agilizar los convenios que existían con la empresa Renfe, en compañía del entonces ministro de Obras Públicas, Transportes y Telecomunicaciones, señor Carlos Cruz, lo que me parece absolutamente normal. Si se le quiere dar una connotación distinta, no la acepto.

Ahora bien, se ha señalado que los viajes han sido numerosos. He entregado a la secretaría el instructivo del Sistema de Empresas Públicas respecto de los viajes que entró en vigencia a comienzos de 2004. Incluso en 2003 aplicábamos una norma bastante parecida a la que puso el SEP, en relación a que todos los viajes debían ser informados en el Directorio. Así, los viajes de ejecutivos los autorizaba el gerente general y los tenía que informar obligatoriamente en el Directorio y el único director que viajó con recursos de la empresa fui yo, ya que viajé en tres oportunidades y más allá de los gastos en pasajes, los gastos personales eran muy pocos. De las tres veces que viajé a España a reuniones con ejecutivos alojé en el hotel que Renfe tiene en la estación de Chamartín y como una gentileza nos ofrecían alojamiento gratis. Los viajes fueron lo suficientemente breves como para financiar los gastos de viático de mi bolsillo y lo poco que cobré consta en rendiciones.

Cada uno de esos viajes fue informado al SEP, que semestralmente pedía una cuenta de los viajes efectuados en el período anterior. Sobre ese tema hay suficiente claridad.

El señor MONCKEBERG (don Nicolás).- Señor Ajenjo, usted señaló que viajó en tres oportunidades a España con cargo a Ferrocarriles. ¿Tenemos que asumir que viajó de vacaciones en el resto de los viajes? Es importante saber si viajó con financiamiento de Ferrocarriles o con financiamiento externo.

El señor AJENJO.- Señor Presidente, ¿qué quiere decir "financiamiento externo"? ¡Las preguntas capciosas no las voy a aceptar!

El señor MONCKEBERG (don Nicolás).- No es una pregunta capciosa. Usted fue invitado por alguna empresa española.

El señor AJENJO.- No acepté nunca una invitación de ninguna empresa, salvo las que responden al protocolo normal. Ni regalos ni invitaciones ni viajes de ningún tipo. ¡Eso es categórico!

El señor PÉREZ (Presidente).- Le pido que no se altere, no tiene para qué golpear la mesa.

El señor AJENJO.- Perdón, señor Presidente, pero se trata de una materia muy delicada.

El señor PÉREZ (Presidente).- Solicito al señor Ajenjo que, con toda tranquilidad, dé respuesta a lo solicitado hasta que complete el tiempo que se le ha asignado.

Le pido que mantenga la calma y a los señores diputados que no interrumpan durante el desarrollo de su exposición.

El señor OJEDA.- Señor Presidente, justamente para evitar lo que está sucediendo, le pido que aplique el reglamento y que las preguntas se realicen por su intermedio, como corresponde, ya que éste no es un tribunal. Solamente un juez puede hacer las preguntas directamente, nosotros no.

El señor PÉREZ (Presidente).- Bien. Corresponde que termine con su intervención el señor Ajenjo.

Tiene la palabra, señor Ajenjo.

El señor AJENJO.- Se me ha preguntado si habría aquí algún tipo de triangulación. Mi respuesta es categórica. ¡No! No hay ningún tipo de triangulación que hubiera conocido y no creo que ello pudiera haber ocurrido de ninguna manera.

Respecto de la pregunta del diputado Ojeda, relacionada con el tema de los controles, efectivamente no se puede estar nunca ciento por ciento conforme con los que hay

en una empresa. En el caso específico que usted señala y que se refiere a un ejecutivo que, aparentemente, según las investigaciones preliminares, se habría apropiado indebidamente de algún recurso de la empresa, fueron los propios controles de la empresa los que establecieron esa situación mucho antes de que hubiera algún sumario externo y fue EFE la que lo puso a disposición de la justicia, derivado de los controles internos.

No hay contratos de ningún tipo, cuestionados o formulados por parte de la Contraloría respecto de contratos.

En cuanto a lo que se refiere a Estación Central -el diputado García dice que me referí a ello cuatro veces y ésta es la quinta vez- consta en las actas de directorio que recibieron ustedes; todo fue informado al directorio y consta en los documentos anexos a las actas donde están los informes de la gerencia y figura correctamente. Es cierto que el presupuesto asumió las razones de ello.

Respecto de contratos anteriores, es verdad que nos hicimos cargo durante nuestro período de todas las actuaciones anteriores de EFE.

Ferrocarriles es una empresa que a esa fecha tenía 122 años de existencia, por lo tanto hay irregularidades que vienen desde hace 122 años. Nos tocó resolver, por ejemplo, una situación que se arrastraba por setenta años en la empresa, respecto de unas propiedades que habían pertenecido a un sindicato y habían sido expropiadas a comienzos de la dictadura militar. Estos terrenos venían con una situación irregular desde 1936. Es sólo una muestra para ilustrar cómo asumí la marcha de una empresa con la antigüedad que tiene, con sus cosas buenas y malas y resolverlas o encauzarlas a través de modificaciones, si es que se requieren cambios. Eso fue lo que hicimos.

Respecto de los catastros de inmuebles hicimos una crítica en la que exponíamos que a través del plan trienal íbamos a mejorar. Nos parecía que ese catastro no daba cuenta de todo el activo inmobiliario que EFE tenía. Encontramos

situaciones, por ejemplo, de terceros que habían inscrito a nombre propio propiedades de ferrocarriles. Se han hecho las denuncias correspondientes, las investigaciones en los conservadores de bienes raíces y ese tema, que es muy largo de resolver y que duró muchos años, estaba en manos de abogados a fines de 2005. Correspondían a situaciones que se arrastraban desde 10, 15, 20, 30 ó 40 años.

Por ejemplo, no era costumbre que EFE tuviera las propiedades inscritas a su nombre, ya que la antigua ley de ferrocarriles los facultaba para tenerlas de esa manera, pero al transformarse en sociedades anónimas en 1992, se requirió que las propiedades estuvieran inscritas a nombre de ferrocarriles. Encontramos, por ejemplo, que los terrenos de la ex estación de Viña del Mar no figuraban inscritos a nombre de la empresa. Hubo que hacer, entonces, los trabajos de inscripción.

Se mejoró notablemente el catastro de inmuebles y faltará mucho tiempo para terminar de registrar en él todos los bienes que la empresa tiene. Por ejemplo, notamos que al momento de enajenarse la red ferroviaria Arica a una filial Corfo-Ferronor no se enajenaron los derechos de agua -relativamente valiosos-, los cuales seguían siendo propiedad de Ferrocarriles. Finalmente, Ferrocarriles quedó a fines de 2005 en un plan de recopilar toda la información sobre estos derechos de agua.

Con respecto al desglosamiento de las antiguas líneas ferroviarias, puedo poner como ejemplo respecto del destino de esos bienes la liquidación internacional de rieles excluidos, vendidos para materia de chatarra, que le permitió a la empresa recibir una cantidad cercana a los ocho millones de dólares por parte de muchos oferentes que compraron los rieles instalados para levantar los ramales que no tenían funcionamiento hace 10, 15, 20 ó 30 años. Obtuvimos los decretos presidenciales, como establece la ley, para hacer el levante y vendimos esos materiales a través de una licitación internacional.

Por otro lado, está el tema de los durmientes, muy antiguo y anterior al Plan Trienal. Efectivamente, por lo que me pude informar a propósito de un comentario que hizo el diputado señor García, en una reunión del 2003, en unas de las comisiones de la Cámara, investigué y pude establecer que efectivamente había habido un problema con la compra de durmientes cuando la empresa los compraba en forma directa. Andaban comisiones de la empresa, política tradicional de los años 70, 80 hasta mediados de los 90, con dinero en terreno adquiriendo durmientes, lo cual se prestaba para todo tipo de complicaciones. Efectivamente, esos planes se suspendieron antes de que llegara al puesto, situación que no se ha dado desde 2000 en adelante. En consecuencia, se han comprado todos los durmientes a través de licitación -los pocos que compramos- pues la mayoría los compran las empresas contratistas que hacen los servicios.

Se preguntó por los cinco contratos más grandes de Ferrocarriles. Ya los he mencionado, pero quisiera repetirlo. Los proyectos Merval, Biovías, la reposición del servicio entre Santiago-Temuco, el aumento de la dotación de trenes y los mejoramientos entre los servicios Santiago-Chillán y Victoria-Puerto Montt, la renovación de 72 estaciones y los proyectos Cpif permiten asegurar la continuidad del mantenimiento de Ferrocarriles en un estándar definido por un largo período de tiempo y que abarca en dos contratos diferentes desde la zona norte para la empresa, cual es el límite norte de la Quinta Región y San Rosendo, involucrando cerca de 180 millones de dólares. No todos están pagados. Muchos se tienen que ir pagando a lo largo del contrato. Sin embargo, todos los que he mencionado representan cerca del 95 por ciento del Plan Trienal.

Respecto de la lista o lectura que hacía el diputado Von Mühlenbrock y que otros diputados han comentado, es lo habitual de una empresa leer la lista de contratos, de asesorías y de estudios. Efectivamente, una de las cuestiones que echamos a andar en esto fue hacer estudios encargados a empresas externas especializadas. En fin, son las empresas que normalmente se ganan la mayoría de todo lo que tenga un

valor superior a 2500 UF. De ahí para adelante todo está hecho por licitación. Además, todo está en poder del gerente general y en el reglamento de compras que se dictó para la empresa.

Con respecto a la pregunta sobre cuál era mi responsabilidad con el resto del directorio, por cierto, no era el presidente ejecutivo, sin que era el presidente del directorio y las funciones en una sociedad anónima están claramente identificadas.

Ahora, la costumbre asigna al presidente del directorio una labor protocolar, una de relaciones públicas y en el Estado la mayoría de las relaciones que querían entablar un ministro, el director del SEP, un jefe de servicio normalmente venían a través del presidente del directorio, quien, las más de las veces, las canalizaba a través del gerente general hacia la gerencia de la empresa. Por ejemplo, en el tratamiento del proyecto de reposición, de licitación de concesión, del Ferrocarril Transandino, que hizo el Ministerio de Obras Públicas, obviamente el ministro de esa cartera me invitó a participar y le di traslado de todos esos antecedentes a los gerentes de la empresa. Ésa eran las funciones que tenía que cumplir y son las que establece la ley, además de las que la tradición y las costumbres han agregado, como las cuestiones protocolares.

Respecto de la pregunta del diputado Ojeda relacionada con los sueldos, debo señalar que éstos se encontraban sujetos a una estricta regulación de parte del SEP, organismo que no sólo emitió la regulación a la cual la empresa tenía que adecuarse. De alguna manera estructuró un instructivo presidencial dispuesto casi al comienzo del Gobierno del Presidente Lagos y le dio una forma práctica, concreta y lo reguló muy adecuadamente. Es decir, no sólo lo dictó, sino que periódicamente pedía información a las empresas, revisaba los contratos de trabajo, hacía observaciones si le parecía conveniente, pedía información sobre los nuevos ejecutivos contratados hasta nivel medio. Además, existía una regulación muy precisa respecto de la forma en que se contrataba a las personas, que indicaba los

avisos que había que publicar en la prensa y el tipo de empresa de *head hunter* o buscador de ejecutivos que se podía contratar. El SEP las preseleccionó y uno elegía una, por precio y calidad, de esa lista. A mí me tocó hacer el contacto con la empresa, porque no había gerente general en ese momento; por cierto, firmé el contrato de trabajo del señor Castillo, facultado por el directorio.

Esa contratación, siguiendo con las últimas del nivel medio hacia arriba, fueron hechas de esa manera, con excepción de promociones internas de la empresa, que fueron un par de casos, en los que ejecutivos fueron promocionados desde el interior de la empresa a ocupar cargos de mayor responsabilidad que habían quedado vacantes por renuncia o jubilación del ejecutivo anterior.

Respecto del total de los gastos en publicidad, ya se me había preguntado, por lo que quiero reiterar la respuesta que había dado, en el sentido de que el grueso del gasto en publicidad estuvo destinado a poner en conocimiento de los potenciales interesados los nuevos sistemas que la empresa estaba poniendo en funcionamiento y el plan de seguridad. Hubo campañas de televisión, de prensa, de radio, en la vía pública, campañas localizadas muy importantes en las comunidades aledañas a la vía férrea. Sólo como dato, en la línea norte que sale de Santiago, que va hacia Quilicura, el estándar hasta junio de 2003 era que circulara un tren a la semana y los lugares aledaños a la vía férrea estaban convertidos en cancha de fútbol por los niños que viven en el sector.

A partir de octubre de 2003 empezó a funcionar un contrato de la empresa porteadora Fepasa con la empresa KDM, en virtud del cual había 20 frecuencias diarias para que los trenes, de ida y vuelta, trasladaran la basura de toda la zona nororiente de Santiago hasta la planta de KDM, Lomas Los Colorado. Entonces, reitero, de un tren semanal pasamos a 20 trenes diarios. O sea, la frecuencia aumentó 140 veces. Eso obviamente significó una campaña muy intensa y pública. Uno de los contratos lo conozco con detalle, porque acompañé a la gente en terreno a ver cómo se producía la entrega, a

supervisar y a mirar. Incluso en una oportunidad fui con periodistas a mirar cómo se hacía esta intervención en la comunidad para volver a familiarizarla y sensibilizarla con el tren.

Eso conforma buena parte de los contratos que se han leído acá. Lo único que quiero decir es que no conozco la lista completa que se ha leído; sin embargo, puedo dar los rangos y decir que sobre determinado monto había licitación, pero, en general, todos ellos obedecían a la necesidad de comunicar las nuevas cosas buenas que estaban pasando e incentivar e incorporar a la gente al uso del ferrocarril.

Se ha preguntado específicamente sobre el contrato de Temoinsa, el cual fue firmado en 1996 ó 1997, pero es bastante antiguo, y fue modificado por petición de la empresa en una larga negociación con Temoinsa. En una de las actas de directorio constan las modificaciones de ese contrato y los ahorros que significaron para la empresa dichas modificaciones. Por cierto, el proveedor no tenía ningún interés en cambiar un contrato que lo favorecía y EFE no tenía -ya expliqué la condición de monopolio bilateral en la relación de EFE con Temoinsa- alternativas para el mantenimiento de los trenes -no tiene ni propias ni de terceros; en el mercado no existe capacidad instalada para hacer mantenimiento de trenes en Chile- y eso le significaba estar bastante amarrado.

Por lo tanto, había que generar una situación de mucha negociación e intermediación con Temoinsa para lograr un contrato más beneficioso para EFE.

En el acta del directorio que cité se establecen los porcentajes en que se rebaja el costo de las prestaciones de Temoinsa hacia EFE. No recuerdo exactamente cuál acta es, pero está entre las que ustedes han recibido. Se lo puedo precisar con posterioridad al señor Secretario.

Por otro lado, se hizo mención al gasto de remodelación de las estaciones y se habló de 16 estaciones.

Hago presente que esas 16 estaciones son sólo las que corresponden al tramo Victoria-Puerto Montt.

Curiosamente, los proyectos Biovías y Merval también tienen 16 estaciones cada uno.

Son 72 las estaciones que se remodelaron o se construyeron desde cero durante el período, como la de Puerto Montt, en el sector La Paloma, que ha motivado ironías y risas. Ése fue uno de los gastos importantes del Plan Trienal.

Se ha vuelto a mencionar la situación de la radio Cooperativa. Me remito a dar la misma respuesta anterior: pidan los datos, la radio se los va a entregar todos. Soliciten los datos a la empresa, a BBDO. En ello tengan absoluta tranquilidad: en cada uno de los contratos se tomaron los resguardos que las leyes obligan. Eso está "a prueba de balas". Pero, ¡por favor!, las acusaciones hay que demostrarlas, señor Presidente. Así es muy fácil obtener titulares en los medios -es lo que ha estado pasando durante estas tres semanas-, pero después hay que probar las acusaciones.

La sesión pasada, el diputado De Urresti mencionó un contrato con la consultora Libra. Debo decir que en esa ocasión nos sorprendimos porque no conocíamos ningún informe de dicha consultora. Eso es algo que no sucedió durante el Plan Trienal. Puede que haya ocurrido después. Ni yo ni el señor Castillo tenemos conocimiento de informe alguno de la consultora Libra durante el Plan.

El señor DE URRESTI.- ¿Usted no ubica al señor Champín?

El señor AJENJO.- Sinceramente, no lo conozco.

Reitero que no tengo antecedentes respecto del informe, así que no puedo darle una respuesta, diputado. Es perfectamente posible que exista y que yo no lo conozca. Eso no es nada raro.

El señor DE URRESTI.- Entonces, pido que se oficie sobre el particular, señor Presidente.

El señor AJENJO.- Sí. Sería interesante que viéramos si el informe existe. Reitero que yo no lo conozco. Conozco a la consultora Libra, pero no tengo conocimiento de que haya hecho tal trabajo.

Señor Presidente, me quedan cosas en el tintero pero lo escaso del tiempo hace que no pueda contestarlo todo.

El señor PÉREZ, don José (Presidente).- Sin duda deben quedar muchas interrogantes.

El señor AJENJO.- Señor Presidente, junto con el señor Castillo agradecemos muchísimo el tiempo que se nos ha dado para poder contestar vuestras interrogantes. Manifiesto que sigo estando a disposición de la Comisión para cuando me necesiten. Puede ser en forma personal o por escrito. No tengo ningún inconveniente en hacerles llegar cualquier antecedente que obre en mi poder, ni en recibir las opiniones, los comentarios o las preguntas que ustedes quieran formularme.

Por último, como señalé desde el principio: no me he arrancado del país.

El señor PÉREZ, don José (Presidente).- Agradecemos la disposición de los señores Ajenjo y Castillo para asistir a esta sesión.

-Hablan varios diputados a la vez.

El señor ALVARADO.- Señor Presidente, solicito oficiar a Policía Internacional a fin de que nos envíe el detalle de todas las entradas y salidas del país de los directores y gerentes generales de EFE durante el período 2003-2006.

Asimismo, que se oficie a BBDO, la empresa de publicidad contratada por EFE, respecto de la situación de radio Cooperativa.

REDACCIÓN DE SESIONES

69.-

El señor VON MÜLHENBROCK.- Señor Presidente, pedí invitar al ex ministro Carlos Cruz. Lo demás oficios, los pediré a través de la Secretaría.

El señor PÉREZ, don José (Presidente).- Agradecemos la presencia de nuestros invitados a la Comisión.

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

-Se levantó la sesión a las 13.59 horas.

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