REDACCIÓN DE SESIONES

1

COMISIÓN ESPECIAL INVESTIGADORA DE LA EMPRESA DE FERROCARRILES DEL ESTADO

Sesión 8ª, celebrada en miércoles 4 de julio de 2007,
de 11.10 a 14.35 horas.

VERSIÓN TAQUIGRÁFICA

Preside el diputado José Pérez.

Asistieron la diputada señora Marisol Turrez y los diputados señores Claudio Alvarado, Alfonso De Urresti, Gonzalo Duarte, Fidel Espinoza, Enrique Jaramillo, Nicolás Monckeberg, Cristián Monckeberg, Sergio Ojeda, Jaime Quintana, Gonzalo Uriarte, Gastón Von Mühlenbrock, Rosauro Martínez y Alfonso Vargas.

Concurren como invitados los señores Rolf Heller, contralor interno de la Empresa de Ferrocarriles del Estado; Carlos Gárate, ex gerente de la misma empresa, y el subgerente general de la empresa Ricardo Rodríguez y Cía. Ltda., señor Enrique Fernández Villaroel.

TEXTO DEL DEBATE

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

REDACCIÓN DE SESIONES

2

El acta de la sesión 6ª se da por aprobada por no haber sido objeto de observaciones.

El acta de la sesión 7ª queda a disposición de los señores diputados.

El señor Secretario va a dar lectura a la Cuenta.

-El señor ÁLVAREZ (Secretario) da lectura a los documentos recibidos en la Secretaría.

El señor PÉREZ (Presidente).- Ofrezco la palabra sobre la Cuenta.

Tiene la palabra el diputado señor Von Mühlenbrock.

El señor VON MÜHLENBROCK.- Señor Presidente, quiero recordar que la Comisión tomó el acuerdo de invitar nuevamente a los representantes del sindicato de Ferrocarriles, porque cuando ellos asistieron, la Sala se hizo muy estrecha y al compararlo con otros invitados, ellos han sido los dirigentes sindicales que han tenido menos tiempo.

Por tanto, reitero el acuerdo de que sean nuevamente invitados a esta Comisión.

El señor PÉREZ (Presidente).- Así se acuerda.

Acordado.

Antes de suspender la sesión, debido a que tenemos que ir a la Sala a votar, quiero consultar al diputado Gonzalo Duarte si es efectivo lo que informa la revista "Qué Pasa" al señalar que es socio del señor Ajenjo.

Si la información fuera efectiva, el diputado Duarte tendría que inhabilitarse por aparecer como socio de la persona cuestionada.

Tiene la palabra el diputado Duarte.

REDACCIÓN DE SESIONES

3

El señor DUARTE.- Señor Presidente, preferiría abrir el debate sobre el particular cuando volvamos de votar. En todo caso, debo informarle que la inhabilidad opera en el momento de la votación y no con anterioridad.

El señor GARCÍA (don René Manuel).- Estoy de acuerdo con el diputado Duarte en cuanto a hacer sus descargos después de que volvamos de la votación en Sala.

El señor DUARTE.- No son descargos, por ningún motivo.

El señor GARCÍA (don René Manuel).- Bueno, referirse a la inhabilidad que ha solicitado el Presidente.

El señor DUARTE.- Se me ha pedido una determinada información y la entregaré al regreso de la votación en Sala.

El señor GARCÍA (don René Manuel).- Conforme, ahí nos dirá lo que ocurre.

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

-Transcurrido el tiempo de suspensión.

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

Tiene la palabra el diputado René Manuel García.

El señor GARCÍA (don René Manuel).- Señor Presidente, leímos la información de la revista "Qué Pasa" en que aparece el diputado Duarte como socio del señor Ajenjo, con nombre y apellido, de las empresas que él representa.

Considero que ante esta situación el diputado Duarte debiera abstenerse de participar o renunciar a la Comisión. Si bien es cierto que sólo estaría inhabilitado para votar, resultaría muy mal visto que al interior de la

REDACCIÓN DE SESIONES

4

Comisión se esté defendiendo a un socio por cuanto ello implicaría que nuestro trabajo no se estaría desarrollando con la transparencia que debe hacerla una comisión investigadora.

Pienso que si el diputado Duarte no renuncia en este momento, le hace un flaco favor a la Comisión. No estamos hablando de que vaya a amparar al señor Ajenjo, pero por el solo hecho de aparecer ambos entrelazados tendría que quedar inhabilitado de seguir en la Comisión.

Hago este planteamiento sin ninguna mala intención, sino para que haya transparencia en el trabajo de la investigación y no se preste para comentarios posteriores con respecto a la imagen del Congreso.

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

El señor DUARTE.- Señor Presidente, como dije al comienzo, estimo que el planteamiento que ha hecho el diputado García al señalar que existiría cierta inhabilidad de mi parte en el trabajo de la Comisión, constituye un hecho debatible.

En virtud de esa solicitud, he resuelto poner los antecedentes en conocimiento de la Comisión de Ética de la Cámara, con el objeto de que determine si, en definitiva, la Comisión de EFE tiene por finalidad investigar la situación particular de una persona o la situación referida a una empresa y si las inhabilidades existentes me impiden, desde esa perspectiva, participar en la Comisión al tener participación en una sociedad creada en 1984, en pleno régimen militar, por un número de militantes de la Democracia Cristiana que buscaban establecer una instancia de reunión y de actividades de carácter social y deportiva.

REDACCIÓN DE SESIONES

5

Sin perjuicio de lo cual, entendiendo que, en teoría, la duda del diputado señor René Manuel García podría inhabilitarme, aunque no lo siento así, porque entiendo que lo que busca la Comisión investigadora es establecer la realidad de EFE, no una situación de carácter personal. Esta no es una Comisión cuya finalidad es investigar a una persona, sino a una empresa. Sin embargo, establecida esa duda, he resuelto poner los antecedentes en poder de la Comisión de Ética y congelar mi participación en la Comisión, hasta que emita una resolución.

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

El señor ESPINOZA.- Señor Presidente, aquí no se está persiguiendo la responsabilidad de una persona, pero en este caso no estamos hablando de cualquier persona, sino del presidente de la empresa de Ferrocarriles del Estado, de manera que considero impresentable esta situación. Soy de la Concertación y de Gobierno, pero creo que esto no tiene nombre.

Ahora uno se puede explicar las formas que se utilizaron en su momento para tratar de desprestigiar y de enlodar la participación de algunos parlamentarios en esta Comisión. Quiero reiterar que me he sentido absolutamente ofendido por la forma en que el señor Ajenjo implementó, a través de una mentira, una situación que gatilló en un tema público que es conocido por todos.

En mi opinión -a lo mejor puedo estar equivocado-, en este caso no hay nada que preguntar a la Comisión de Ética y ésta no tiene que decir absolutamente nada.

Quiero señalar al diputado señor Duarte que lo que yo haría, por el bien de la Comisión, es inhabilitarme

REDACCIÓN DE SESIONES

6

automáticamente, porque existe una sociedad entre un integrante de ella con la persona que está siendo investigada como presidente del directorio de una empresa cuya gestión ha generado la situación que conocemos. En verdad, siento una vergüenza atroz por ese hecho.

Ahora, comprendo por qué el diputado señor Duarte no formuló absolutamente pregunta alguna al señor Ajenjo. Eso no puede ser, le hace mal a las comisiones investigadoras. Por eso estamos como estamos y somos vistos como somos vistos por la ciudadanía. Si omitimos información de ese tipo y después nos enteramos por la prensa de lo que ocurre, considero que le hacemos un daño enorme a la Comisión investigadora.

Quiero decir con mucho respeto, pues tengo la mejor impresión del diputado Duarte como persona, que ha cometido un error grave, de manera que lo que corresponde es que se inhabilite y que no tengamos que esperar el pronunciamiento de la Comisión de Ética.

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

El señor MONCKEBERG (don Nicolás).- Quiero ser muy franco en señalar que aquí se ha cometido un error que empaña un principio mínimo de buena fe, que se requiere no sólo en las comisiones, sino también en la Sala.

Como todos sabemos, cuando nuestro Reglamento establece la obligación para cada parlamentario de inhabilitarse en la participación de comisiones si hay algún grado de interés en esa decisión lo hace confiando en la buena fe de las personas. No tenemos que venir con carpetas abiertas, con informes Dicom ni con declaraciones patrimoniales para acreditar nuestras relaciones societarias

REDACCIÓN DE SESIONES

7

con los invitados o en distintos proyectos de ley, porque se confía en las personas.

Sin embargo, me parece un atentado a la buena fe de la Cámara de Diputados que entre más de veinte parlamentarios de la Democracia Cristiana se haya elegido para integrar la Comisión precisamente a aquel que tenía relación societaria con el presidente del directorio que encabezó y dirigió el plan trienal que es objeto principal de esta investigación.

Por lo tanto, pido que la Comisión emita un pronunciamiento oficial no sólo respecto de esa situación, sino también sobre el procedimiento que se debe adoptar a futuro. No puede ser que en comisiones investigadoras participen, sin que estén todos los antecedentes sobre la mesa, parlamentarios que tengan relaciones comerciales directas con el presidente del directorio.

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

El señor ALVARADO.- Señor Presidente, estamos frente a una situación, por decir lo menos, incómoda, difícil, complicada e inédita.

En ese sentido, apelo a las últimas expresiones del diputado señor Gonzalo Duarte, quien, con alturas de miras, como corresponde, ha reconocido esa relación comercial. Terminó señalando, si no escuché mal, que congelaba su participación en la Comisión, y que la Comisión de Ética tiene los antecedentes para su análisis y conocimiento.

Por lo tanto, el diputado Duarte desde este instante congela su participación en la Comisión. Para tal efecto, no tengo ningún inconveniente en que se recabe la unanimidad para que su bancada pueda designar su reemplazante por el período que continúa la labor de esta Comisión.

REDACCIÓN DE SESIONES

8

Entendí que congelaba su participación. La mejor manera de hacerlo es promoviendo en su bancada el reemplazo a partir de esta sesión.

Como dije, no tengo ningún inconveniente, como representante de la bancada de la UDI, en dar la unanimidad para materializar dicho reemplazo.

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

El señor QUINTANA.- Señor Presidente, lo que cabe es una decisión personal del diputado Duarte, quien ha optado por congelar su participación y llevar los antecedentes a la Comisión de Ética.

Por lo tanto, deberíamos esperar un pronunciamiento y nuestra Comisión abocarse a los temas de la tabla de hoy.

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

El señor OJEDA.- Señor Presidente, parece cuestionarse la ecuanimidad y la transparencia del diputado Duarte. Como miembro permanentemente de la Comisión quiero dar fe de la forma cómo él ha enfocado el problema. Nunca ha tenido ningún viso ni intención de defender al presidente de Ferrocarriles.

Quiero dejar en claro su ecuanimidad, su transparencia y su permanencia en la Comisión. Él ha estado trabajando en la Comisión; no como otros diputados que llegan a última hora a hacer preguntas.

Además, ha expresado su opinión sobre la manera en que se debería zanjar el problema.

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

REDACCIÓN DE SESIONES

9

El señor DE URRESTI.- Señor Presidente, el debate de hoy, si bien tiene una solución por la vía planteada por el diputado que se inhabilitaría, creo que tiene que sentar sus bases en la seriedad y en la rigurosidad de la investigación de esta Comisión.

No comparto la visión de que se está investigando a una persona en particular. Estamos hablando del presidente del directorio de una empresa y de un período determinado. Eso es importante. Si eso afecta comercialmente, o de otra manera, hay que señalarlo, porque esta Comisión ha dado muestras de intentar saber qué ocurrió con la Empresa de Ferrocarriles; si se hicieron o no las inversiones correspondientes; si las decisiones que se tomaron fueron acertadas.

En tal sentido, todos mantenemos una posición, como también el presidente del directorio, lo cual es fundamental. No siento ninguna animosidad hacia la persona referida. Por el contrario, debemos investigar todas y cada una de las aristas, como corresponde.

En segundo lugar, es muy importante que esta Comisión centre su investigación en líneas determinadas. Estamos investigando cómo se realizaron o mal realizaron inversiones. No hemos desconocido la cantidad de millones de dólares invertidos. Pero diferimos porque las inversiones se hicieron mal.

Además, mantenemos una posición crítica en cuanto a que no se tomaron las decisiones correctas en el directorio. En eso debemos centrarnos.

Por otra parte, nos han entregado un dossier de prensa por el cual hemos recibido información de una comisión de expertos.

REDACCIÓN DE SESIONES

10

Termino diciendo que debemos centrarnos en la discusión y no dejar mácula o sombra de duda.

Si la decisión del diputado Gonzalo Duarte, por una situación personal, es inhabilitarse, sin perjuicio de que quiera llevarlo a la Comisión de Ética, me parece la línea más correcta. Pero la Comisión debe seguir trabajando, investigando y citando a las personas que corresponda.

El señor PÉREZ (Presidente).- Informo a los señores diputados que tenemos una serie de recortes de prensa que les entregaremos para que se enteren de las distintas versiones de los medios de comunicación.

Tiene la palabra el diputado Gastón Von Mühlenbrock.

El señor VON MÜHLENBROCK.- Señor Presidente, quisiera saber la fecha en que el diputado Duarte presentó los antecedentes a la Comisión de Ética.

Si no lo ha hecho creo que está empañando el quehacer de la Comisión.

Es su decisión, pero me parece impresentable que se encuentre sentado en esta mesa, en que estamos investigando principalmente a la presidencia de EFE, si tiene una sociedad con el señor Ajenjo.

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

El señor DUARTE.- Señor Presidente, mi intención era evitar el debate de fondo en la Comisión porque nos lleva a extensiones mucho más allá de lo que se puede presumir. Preferí remitir ese debate a la Comisión de Ética, creada por la propia Cámara de Diputados, que es la encargada de discernir sobre un tema controvertido.

No cabe ninguna duda de que las relaciones de propiedad en materias accionarias de muy diversa naturaleza que puedan tener cada uno de los diputados, podría inhabilitarlos para participar en cualquiera estructura de toma de decisiones.

En mi participación como diputado de la República he tratado, y voy a seguir haciéndolo, de velar por dos aspectos fundamentales. Primero, por la justicia, actuar de la manera que estimo es justo.

Algunos parlamentarios han planteado dudas respecto de mi idoneidad para juzgar el comportamiento de instituciones y personas en función de los antecedentes que se recaban. Esa duda, desde mi punto de vista, constituye un prejuicio entendible porque sólo se despeja en el momento en que votamos las conclusiones y no la podemos apartar con anterioridad.

Pero, existe la duda y entiendo que es comprensible porque no todos los colegas me conocen y, por lo tanto, no saben cual es mi norma de conducta individual.

En lo personal he tomado la decisión de congelar mi participación y pedir una resolución a la Comisión de Ética.

Espero que esa Comisión clarifique, no sólo para esta Comisión, sino para todas, cuáles son los tipos de vinculaciones que inhabilitan a los parlamentarios para tomar conocimiento de materias en las que podrían entenderse indirectamente involucrados.

Si tengo una propiedad agrícola podría entenderme indirectamente involucrado a todas las materias legislativas sobre temas agrícolas.

Si participo o tengo propiedad accionaria en un banco, podría entenderme como inhabilitado para todas las actividades o iniciativas legislativas que digan relación con la actividad bancaria.

En ese particular punto de vista, y entendiendo que lo que pretendo hacer es contribuir al funcionamiento de la Cámara y no obstruirlo, he tomado esa decisión y actuaré en consecuencia.

Espero que se entienda como una deferencia al funcionamiento de la Cámara de Diputados, porque no existe ninguna inhabilidad reglamentaria. Lo que existe es un cuestionamiento sobre mi ética personal al desempeñar mi rol en la Comisión a partir de un prejuicio que no ha tenido ninguna prueba sustantiva en el trabajo de la misma.

En virtud de aquello, no quiero obstruir el trabajo de la Comisión y voy a concluir mi participación.

El señor PÉREZ (Presidente).- Hemos escuchado a la mayoría de los señores diputados y no vamos a realizar interpretaciones de distinta naturaleza. Demos tiempo al tiempo y de aquí a la próxima sesión deberíamos tenerlo claro.

¿Habría acuerdo?

-Acordado

Tiene la palabra el diputado señor Claudio Alvarado.

El señor ALVARADO.- Señor Presidente, superado este impasse, lo que hoy nos convoca son los tres invitados que tenemos. Por ese motivo le solicito definir el tiempo de exposición de cada uno, de las preguntas y el orden de

REDACCIÓN DE SESIONES

13

participación con el objeto de escuchar a todos en esta sesión.

El señor PÉREZ (Presidente).- Nuestros invitados son el contralor interno de EFE señor Rolf Heller, el ex gerente de transporte señor Carlos Gárate y el subgerente general de la empresa Ricardo Rodríguez y Cía Ltda., señor Enrique Fernández Villaroel.

Tiene la palabra el diputado señor Claudio Alvarado.

El señor ALVARADO.- Señor Presidente, quiero sugerir que partamos por los invitados que dicen relación con EFE, ya que ambos trabajan en el sector público. Hoy uno continúa siendo funcionario de EFE y el otro se desempeña en el Ministerio de Obras Públicas. A las personas que trabajan en el sector privado se les hace difícil concurrir a la Comisión.

El señor PÉREZ (Presidente).- Se suspende la sesión para que ingresen juntos los dos primeros invitados.

-Ingresan a la Sala los señores Rolf Heller, contralor interno de EFE y Carlos Gárate, ex gerente de transporte de EFE.

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

Damos la bienvenida a los señores invitados. Ambos tendrán 10 minutos para sus exposiciones. Enseguida haremos algunas preguntas.

Nos interesa conocer las eventuales irregularidades que hubiese habido en EFE durante el periodo 2003-2005, el último plan trienal ejecutado.

Tiene la palabra el señor Carlos Gárate.

El señor GÁRATE.- Quiero agradecer la oportunidad que se me ha dado al invitarme a la Comisión y, en atención a la solicitud de la Comisión, haré una breve lectura de lo que fue la experiencia de transportes de EFE en el período en que me tocó ejercer ese cargo, que fue de febrero de 2004 hasta marzo de 2006.

"1. Creación, funciones y organización

Dentro del proceso de reorganización de la empresa impulsado por la administración a inicios de 2004, fue creada la Gerencia de Transportes de EFE, mediante la Resolución de Gerencia General N° 00974, de 23 de febrero de 2004. En esta resolución también fueron creadas la Subgerencia de Operaciones, la Subgerencia de Mantenimiento Integral de Trenes y la Subgerencia de Porteadores, todas dependiendo directamente de la Gerencia de Transportes.

La Gerencia de Transportes tenía la misión de realizar las actividades vinculadas a la producción de los servicios ferroviarios de pasajeros de la empresa, y llevar a cabo la coordinación operacional con los servicios ferroviarios prestados por terceros.

En ese contexto, estaban en el ámbito de las funciones y responsabilidades de la Gerencia: dar apoyo técnico a la Gerencia General en materias relacionadas con la renovación y modernización del material rodante, gestionar el mantenimiento de dicho material, tanto el realizado directamente por EFE como el contratado con empresas externas, y llevar a cabo la operación de los equipos destinados al transporte ferroviario de pasajeros; actuando conjunta y coordinadamente con la Gerencia General, en y para la producción de los servicios que esta comercializaba. Asimismo le correspondía velar por la adecuada coexistencia

entre los trenes de pasajeros y de carga, en el marco de los contratos existentes y de las políticas y directrices establecidas por la administración.

Adicionalmente, desarrollaba de manera complementaria las demás actividades que le fueron requeridas para el cumplimiento de la misión de la empresa.

Para la realización de las funciones reseñadas, la gerencia contaba con las tres subgerencias antes referidas, cuyas funciones se detallan a continuación.

1.1. Subgerencia de Operaciones

Esta subgerencia tenía como objetivo principal la implementación, operación y supervisión de los programas operativos de trenes de servicios destinados al transporte ferroviario de pasajeros, incluidos los servicios de transporte de vehículos.

Dentro de las funciones de la subgerencia se contemplaban:

-La coordinación del uso del material rodante disponible, maximizando su utilización en un marco de eficiencia económica.

-La administración y gestión del personal que interviene en la operación, responsabilizándose de la programación, control y supervisión del personal de tracción, tripulación, palanqueros, jefes de estación y del personal del servicio autotrén.

-El análisis de la coexistencia de trenes de pasajeros y carga, incluyendo proposiciones de mejoras en los itinerarios y aumentos de capacidad del sistema de tráfico.

-La cuantificación de los costos operativos de cada servicio, presentando opciones en la ejecución de los

procesos que permitieran dar cumplimiento a los compromisos presupuestarios.

-Establecer planes operativos, tendientes a una superación continua del estándar de calidad y nivel de servicio ofrecido a los clientes.

1.2. Subgerencia de Mantenimiento Integral de Trenes

Esta subgerencia tenía como objetivo principal la atención integral del mantenimiento y certificación del parque de trenes operativos, velando por la adecuada condición y disponibilidad de los trenes necesarios para prestar servicios de pasajeros.

Dentro de las funciones de la subgerencia se contemplaban:

-Los aspectos de ingeniería, responsabilizándose del cumplimiento de las normas técnicas.

-Los proyectos de modernización y la inspección del material rodante que circulaba por las vías férreas de EFE.

-Las actividades de programación y control, responsabilizándose de la gestión y administración del mantenimiento del material rodante destinado al transporte ferroviario de pasajeros, realizado a través de talleres propios o mediante contratos con terceros, y del equipo rodante de apoyo destinado a la atención de emergencias; pescantes de siniestros y otros vehículos ferroviarios de apoyo.

-La administración de las maestranzas, responsabilizándose del accionar de estas y los talleres bajo la administración de EFE. En el marco de esta última función, se reorganizaron el área mecánica, el área eléctrica y el

taller de ruedas de la maestranza de San Eugenio orientándose a la implementación del proyecto Taller Siglo XXI.

1.3. Subgerencia de Porteadores

Esta subgerencia tenía como principal objetivo la administración de los Contratos de Acceso de los Porteadores Ferroviarios, bajo el sistema de acceso desarrollado por la Empresa de Ferrocarriles del Estado basado en un escenario de múltiples porteadores ferroviarios de pasajeros y carga, de conformidad a lo establecido en la ley.

En tal sentido le correspondía facilitar y coordinar, en el marco de los respectivos contratos de acceso, las actividades y operaciones de los porteadores ferroviarios de carga -a la fecha, Fepasa y Transap-, de forma de potenciar el sistema ferroviario por sobre la infraestructura férrea de propiedad de EFE, estableciéndose su accionar como ventanilla única de atención a los requerimientos de los porteadores ferroviarios y canalizarlos al interior de las distintas unidades de la empresa, de forma de mantener relaciones comerciales y contractuales fluidas y expeditas.

Principales labores realizadas por el suscrito

Desde el 24 de febrero de 2004 hasta el 5 de marzo de 2006, el suscrito se desempeñó como gerente de Transportes. Sin embargo, desde el 23 de enero y hasta el 5 de marzo de 2006, se desarrolló un proceso de reorganización del área de transportes, por lo cual sus funciones estuvieron principalmente vinculadas con el apoyo a la Gerencia General en dicho proceso para dar continuidad a las funciones de la Gerencia de Transportes, por lo que no realizó funciones ejecutivas vinculadas con las áreas operativas de las

subgerencias, ya que ellas fueron dirigidas directamente por el gerente general.

Las principales labores desempeñadas en el ejercicio del cargo se pueden resumir en lo siguiente.

Organizar, a inicios de 2004, la recién creada Gerencia de Transportes de EFE, la que, como se ha señalado, quedó a cargo de las operaciones de los servicios de pasajeros, el mantenimiento del material rodante y la relación con los porteadores de carga.

Con la nueva estructura y organización de las referidas áreas operativas, se logró un significativo mejoramiento en la administración de los recursos humanos y en la explotación de los recursos físicos disponibles, con lo que se consiguió incrementar la eficiencia y productividad, reflejándose en un aumento de los servicios tanto de cercanías como de mediano y largo recorrido, lo que permitió satisfacer la demanda de un número siempre creciente de usuarios.

Participar en la definición, desarrollo y dirección de los proyectos contemplados en el Plan Trienal 2003-2005, correspondiente a la Gerencia de Transportes, cabiendo mencionar lo siguiente.

-Llevar a cabo la implementación del proyecto de refuerzo de los servicios Terrasur Chillán, mediante la puesta en servicio de cinco unidades UTS-444, adquiridas durante el referido Plan Trienal, las que se sumaban a las que se encontraban exitosamente en explotación, llegando a finales de 2005 a una flota operativa de diez unidades.

-Dirigir los procesos de negociación para la modificación de los plazos y condiciones de los contratos de suministro de energía eléctrica de tracción.

REDACCIÓN DE SESIONES

19

-Participar en la negociación para la actualización y homogenización de los contratos de acceso de los porteadores de carga, llevándolos a una estructura uniforme y condiciones igualitarias, y estableciendo las bases para el ingreso de cualquier otro operador al sistema.

-Llevar a cabo los subproyectos de modernización y puesta en servicio del material rodante y las operaciones de mantenimiento de Biotrén, insertos en el proyecto de transporte Biovías de la Octava Región, en donde se incorporaron siete unidades UT-440, cuatro adquiridas para este servicio y tres rehabilitadas, todas rediseñadas y acondicionadas de acuerdo con los requerimientos de Fesub. El proyecto fue inaugurado el 24 de noviembre de 2005.

-Dar apoyo al gerente general en las distintas fases del proceso de adquisición del material rodante TLD (tren ligero diesel) destinado a las operaciones del servicio regional Victoria-Puerto Montt, y supervisar la puesta en marcha de este servicio, inaugurado 6 de diciembre de 2005, iniciando su operación comercial al día siguiente.

-A la Gerencia le correspondió también desarrollar el proyecto para la implementación para los nuevos talleres de mantenimiento Victoria, los que entraron en operación con posterioridad a la desvinculación del suscrito a la empresa. Los talleres estaban destinados principalmente al mantenimiento de los TLD.

Eso es todo, señor Presidente.

El señor PÉREZ (Presidente).- Nos interesa que nos deje copia del documento.

Tiene la palabra el señor Heller.

El señor HELLER.- Señor Presidente, quiero saludar a los integrantes de la Comisión y agradecer la invitación.

Se me ha solicitado asistir para hacer una presentación en relación a la Contraloría Interna de EFE y para mejor entendimiento, voy a hacer una breve exposición acerca de cuál es su función, de quién depende y cuales han sido los trabajos que han realizados.

Me voy a referir a la función de la Contraloría interna, a su dependencia, a la reformulación de la Contraloría Interna, desde 2003 en adelante; al programa de auditoría, a la auditoría a contratos, operaciones y proyectos, que fue lo que mencionaron en la invitación; a la función de los auditores externos y la Superintendencia de Valores y Seguros, a la Contraloría General de la República, para finalizar con las conclusiones.

En cuanto a la función de la Contraloría Interna de EFE, desde 1989 el área de Contraloría Interna está presente en EFE, la que por un breve período se denomina Unidad de Control Interno. Dicha unidad es reemplazada por la actual Contraloría Interna, a partir de abril 2003, momento en que fui contratado por EFE, a través de una resolución de la Gerencia General.

En esta nueva Contraloría Interna nos hemos esmerado en establecer la auditoría interna de EFE como una actividad independiente, objetiva y de asesoría, concebida para agregar valor y mejorar las operaciones de nuestra empresa, aportando un enfoque sistemático y disciplinado para evaluar la eficacia de los procesos de gestión de riesgos, control y gobierno corporativo.

La Auditoría Interna verifica el cumplimiento de los controles internos; de no existir éstos, recomienda su

implantación a los responsables de cada proceso, vela por el cumplimiento de las mejores prácticas corporativas en los procesos críticos de la empresa. Su análisis, en su generalidad, consiste en realizar una revisión *ex post*, y si la situación lo amerita, emitir recomendaciones correctivas y/o preventivas.

Con la finalidad de dar mayor transparencia a la labor de este organismo, Contraloría Interna ha presentado a consideración del Directorio y del Comité de Auditoría de EFE la definición del ámbito de acción de los auditores internos.

De esta manera, en julio de 2006 se aprobó el Estatuto de Contraloría Interna, documento que representa las buenas prácticas establecidas por organismos internacionales que rigen la profesión de auditoría a nivel mundial, del cual voy a dejar copia a disposición de la Comisión.

Respecto de la función de la Contraloría Interna, la metodología de trabajo se refiere a la identificación de procesos críticos, proponer al Comité de Auditoría un programa de auditorías anuales, que se elaboró para el período 2004-2005 y luego en forma anual en 2006 y 2007; planificar cada trabajo de auditoría, ejecutar cada trabajo de auditoría, identificar observaciones a los controles, establecer recomendaciones de mejoras, discutir o analizar las observaciones con el responsable del área auditada.

Nuestro trabajo generalmente termina en la Gerencia y es entregado al Comité de Auditoría, al que tienen acceso los auditores externos; solicitar fecha de compromiso al responsable para solucionar las observaciones y/o recomendaciones, vale decir, en nuestro trabajo debe haber una fecha en que se deberían ejecutar las recomendaciones; y

efectuar seguimientos selectivos, con el objeto de ver el grado de implementación de los trabajos realizados.

En cuanto a la dependencia de la Contraloría interna durante el período 2003-2005, según memoria de esos años, ésta reportaba al directorio a través de la gerencia general.

A partir de 2006, según el organigrama de las memorias, la contraloría interna reporta directamente al comité de auditoría.

El comité de auditoría está compuesto por el presidente del comité, que es un miembro del directorio y que en dos oportunidades fue vicepresidente; un director, que también es miembro del directorio; el gerente general y el contralor interno.

Durante este período, reformulamos la contraloría interna. ¿En qué consistió esto? Primero, como ya lo mencioné, se redactó el estatuto de la contraloría interna, en el cual se delimitan claramente las funciones y habilidades que deben tener los distintos integrantes; nuestras obligaciones y funciones y frente a qué situaciones estamos inhabilitados para actuar.

Asimismo, se redactó el manual de auditoría interna, que se inició en el mismo 2003; se aplicaron las normas internacionales para el ejercicio profesional para auditorías de tipo operacional e informática; se estableció una estructura organizacional definitiva. En este caso, a petición del comité de auditoría, se organizó la contraloría interna en un área operativa y en un área de informática, que era nueva para esa época. Hoy existe una división de tres áreas, pues se incorporó un área técnica.

También se llevó a cabo la incorporación de personal independiente con experiencia en empresas privadas. A comienzos de 2004 contratamos a un auditor informático y a una persona con amplios conocimientos en auditoría contable financiera.

Se promovió la certificación de experiencia y habilidades del personal. Durante nuestro período logramos que el laboratorio de informática se certificara como Cisa, que es un certificado que permite asegurar la calidad en las rendiciones informáticas.

Por último, se llevó a cabo el proyecto de automatización de gestión y operación de la Contraloría interna de EFE. Durante un período hemos analizado la forma de aplicar un software de auditoría -que no tenemos- para reducir las horas de trabajo.

Presentamos un pequeño esquema de los trabajos realizados durante el período 2003-2007, que son 58 auditorías, con 454 observaciones y 488 recomendaciones. En 2003, se hicieron cinco trabajos; en 2004, 13; en 2005, 14; en 2006, 20 trabajos, y a la fecha, 6 trabajos.

Las mayoría de las observaciones emitidas fueron hechas en 2006, con 166 y las recomendaciones emitidas -ustedes pueden ver que no hay una relación uno a uno- se obtuvieron en 2006, con 218 recomendaciones.

El detalle de las auditorías realizadas se encuentra en este cuadro, el que posteriormente entregaré.

Durante 2003 y finales de 2004, la contraloría interna realizó auditorías al proceso de contratos. Lo menciono porque nuestra forma de trabajar es revisando los procesos de auditorias, obteniendo los siguientes resultados generales:

La muestra tomó en consideración 6 contratos en 2003; y 22, en 2004. Se identificaron 59 observaciones a los controles del proceso de contratos. Cuarenta y cuatro en el 2003; y 15, en el 2004 y se propusieron a solucionar este problema 9 recomendaciones de mejoras.

En los años 2006 y 2007 se iniciaron trabajos de auditorías a contratos específicos.

Resumen de nuestras opiniones al proceso de contrato una vez finalizadas nuestras auditorias. Aquí, hago mención al año 2003 y dice lo siguiente: "...La Gerencia de Administración y Finanzas mediante el control presupuestario inserto en el sistema SAP cuenta con una herramienta efectiva y adecuada para controlar los egresos originados por este concepto. Sin embargo, debilidades en los controles secundarios (ausencia de procedimientos de registro de garantías, ausencia de un registro de firmas y poderes y una deficiente coordinación interna) hace que la operación no esté exenta de riesgos controlables..."

El año 2004, la opinión es la siguiente: "... podemos concluir que el ambiente de control interno no garantiza un resguardo íntegro de los intereses de la Cía. dado que la administración de contratos aplica criterios personales en sus registros, controles, procesos de autorizaciones y custodia de documentos también existe, en general, incumplimiento de procedimientos. Lo anterior reviste mayor importancia si se tiene presente que EFE ya comenzó con la administración del primer CPIF Norte..."

En lo que se refiere a operaciones, durante el 2004 la Contraloría Interna realizó auditorías al proceso Ingresos por Venta de Pasajes de Largo Recorrido con los siguientes resultados generales:

Se identificaron 14 observaciones a los controles del proceso y se propusieron 3 recomendaciones de mejoras. Este trabajo tiene, además, un análisis completo del funcionamiento y, posteriormente, en ese momento la administración no lo tomó en cuenta. Luego, en un trabajo de asesorías encontramos ratificado lo que habíamos propuesto.

Resumen de nuestra opinión al proceso de operaciones en la venta de pasajes de largo recorrido:

"...El proceso de venta de pasaje de LR con Sistema SIRE, se basa en un conjunto de prácticas de control no formalizadas y que no forman parte de un conjunto de políticas corporativas de la empresa, por lo que no aseguran uniformidad y continuidad en su aplicación. Existen riesgos de posibles pérdidas de ingreso por errores o falta de oportunidad en la aplicación de los controles".

Finalmente en lo que se refiere a proyectos, si bien, EFE o la Contraloría Interna trabaja *ex post*, en este caso, revisamos a Merval cuando el proyecto ya se estaba cerrando. En consecuencia, se hizo una revisión a Merval, cuarta etapa, al momento del cierre durante el año 2003 y finales de 2004.

Se identificaron 9 observaciones a los controles del proceso y se propusieron 6 recomendaciones de mejoras.

En resumen, nuestra opinión al proceso de proyecto Merval, dice lo siguiente: "...Con relación a la Administración del proyecto (US\$ MM 326) se destaca la existencia de un adecuado control técnico del proyecto y sus contratos, sin embargo la ausencia de políticas para lograr un ámbito de control eficiente presenta debilidades de Control Interno en cuanto a procedimientos administrativos. Cabe destacar que el término anticipado del contrato con la empresa constructora

Méndez Junior y Asoc. y el traspaso de 503 trabajadores de esta empresa a la matriz EFE no fueron oportunamente informados a la Administración ni al Directorio de EFE.

"...Se hace necesario establecer políticas comunes entre matriz y filial que permitan una administración efectiva a modo de garantizar el cumplimiento de normativas vigentes al interior de la organización como también con los entes reguladores."

Conclusiones generales sobre el control interno de EFE.

Del total de recomendaciones del período 2003-2006, las gerencias auditadas se comprometieron a dar una solución en el 56 por ciento de los casos y el 44 por ciento restante no indicó su intención de solucionar el problema detectado.

En ocasiones, se presentaron dificultades para el trabajo de Contraloría Interna, especialmente en la obtención de antecedentes necesarios para las conclusiones de la auditoría.

En cumplimiento a las buenas prácticas de auditoría, el contenido de los informes fue informado a los correspondientes gerentes y al Comité de Auditoría Interna.

Durante la actual administración, de 2007, la gerencia general ha incrementado la atención sobre la labor de Auditoría Interna;

En reiteradas oportunidades, el presidente o la presidenta del Comité de Auditoría Interna ha manifestado en el directorio su preocupación sobre el estado de las recomendaciones emanadas de los diversos informes de auditoría.

Consideraciones de auditores externos:

Entre las responsabilidades de los auditores externos se encuentran la revisión de los estados financieros, emisión de la carta de control interno dirigida a la Administración y entrega de un informe especial a la Superintendencia de Valores y Seguros.

Como resultado de lo anterior, con el objeto de reducir la duplicidad de trabajos, la Contraloría Interna en su programa, con acuerdo del Comité de Auditoría y de los directores, no ha incluido la revisión de ciertos contratos, cuentas contables y honorarios.

Consideraciones de la Superintendencia de Valores y Seguros:

Por oficio reservado N° 501 de 2.02.1995, la Superintendencia solicitó a los auditores externos un informe reservado, que trata materias como la revisión de lo indemnizado, contratos grandes y venta de activos fijos.

Con respecto a la Contraloría General de la República, debo señalar que, a solicitud del directorio, el fiscal de EFE emitió un oficio, en el 2003, sobre las facultades fiscalizadoras de la Contraloría General de la República para con los actos de EFE -esto fue comentado por el contralor General de la República-, este análisis marcó el actuar frente al organismo fiscalizador.

Se instruyó que Contraloría Interna actuara frente a la Contraloría General de la República como facilitador - quiero dejar en claro que no era ventanilla única- para agilizar con las gerencias responsables las inquietudes y solicitudes de información del organismo fiscalizador, sin afectar con ello la independencia de Contraloría General de la República, siempre con un espíritu de colaboración a la labor fiscalizadora.

Posteriormente, el presidente de EFE, señor Luis Ajenjo, y personal representante de Contraloría sostuvieron una reunión en la que se reiteró lo anterior. Estuve presente en dicha reunión.

Posteriormente, en el 2006, el presidente de EFE de ese entonces, señor Guillermo Díaz, visitó al jefe de la división Vialidad, Urbanismo, Obras Públicas y Transportes, el señor Pérez, de la Contraloría General de la República, ratificando lo acordado previamente con el señor Ajenjo.

A la fecha estos acuerdos no se han cumplido íntegramente, porque la Contraloría Interna de EFE no ha recibido todos los informes ni tampoco respuestas.

Es de común conocimiento que el oficio N° 72 de la Contraloría General de la República son 49 informes que se resumen en 24 temas.

EFE ha preparado respuestas en el 79 por ciento de estos temas.

Dos casos de fraude, por consumos básicos y honorarios, fueron presentados directamente por la Contraloría Interna al Comité de Auditoría en el 2006, iniciándose de inmediato las correspondientes querellas y medidas correctivas de control interno. Esto fue antes de que recibiéramos el informe de la Contraloría General de la República.

Un caso que merece ser mencionado es el de las facturas perdidas, el cual fue informado a la Cámara de Diputados, al Senado, al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones; a la Presidencia de la República y a la Superintendencia de Valores y Seguros. Efectivamente, se ubicó el 81 por ciento de las facturas perdidas.

En la actualidad, para dar término de esto, se están analizando los oficios y preparando las respuestas, y dentro de un tiempo será entregado a la Contraloría General de la República todo lo que ellos han dejado pendiente de respuesta.

Desde 2006, EFE ha adoptado las siguientes medidas para mejorar el control interno: centralización de recepción de facturas a pagar; centralización del proceso de pago de facturas; mejoras de control presupuestario, y creación de la Unidad de Cobranza y del Registro Único de Contratos. Esto último fue realizado por la contraloría interna a principios de 2006, y está a disposición de la Administración.

Es todo cuanto puedo señalar y quedo atento a vuestras consultas.

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

El señor VON MÜHLENBROCK.- Señor Presidente, por su intermedio, deseo consultar al señor Carlos Gárate lo siguiente: ¿Cuántos viajes realizó fuera del país, dentro del marco de estudio de la compra de ferrocarriles del plan trienal?

Respecto de sus reiterados viajes a España, ¿en qué calidad viajaba usted? Desde el punto de vista de la toma de decisiones, ¿cuáles eran sus facultades? ¿Cuánto dinero gastaba en promedio en cada uno de los viajes a Europa? ¿Esos fondos eran con cargo a EFE? ¿Qué tipo de pasaje utilizaba? ¿Con quién viajaba? ¿Quién autorizaba los viajes? ¿Cuántas veces viajó fuera de Chile con el señor Ajenjo? ¿Qué aspectos técnicos relevantes tuvo en consideración para decidir la compra de trenes a Renfe? ¿A qué atribuye los desperfectos mecánicos de los trenes españoles, a poco andar de su puesta

en marcha? ¿Cuántos ejecutivos viajaron para analizar el tema de la modernización de los equipos? ¿Quién era el encargado directo de todo eso? ¿Quiénes conformaban los equipos técnicos de vasta experiencia que determinan la compra definitiva del material rodante? ¿Usted conoció al señor Rolando Araos? ¿Tuvo acceso a la información que poseía el señor Araos en términos de que no era recomendable comprar trenes españoles, por su estado defectuoso? ¿En qué fecha se produjo el primer desperfecto? ¿Cuánto tiempo duró el tren que iba de Victoria a Puerto Montt?

Ahora bien, por intermedio de su señoría, deseo formular las siguientes consultas al señor Rolf Heller.

En su calidad de contralor interno de la empresa de Ferrocarriles del Estado, ¿estaba en conocimiento de las diversas irregularidades que han detectado la Contraloría General de la República, el Ministerio Público y esta Comisión Investigadora? ¿Tuvo conocimiento de las irregularidades en materia de contabilidad interna, razón por la cual el señor Juan Espinoza, contador general de la Empresa de Ferrocarriles, fue despedido por negarse a firmar un balance que, a su juicio, no estaba correcto? ¿Qué información tiene sobre la empresa Alta Decisión? ¿Cómo se llegó a ella? ¿Quiénes la componen?

Respecto al gerente de administración, señor Claudio Carreño, que escuché estaba bajo su supervisión, tuvo problemas por los consumos básicos. Allí también era socio el señor Luis Briceño ¿Hay otro tipo de sociedades que conozca o algún tipo de parentesco entre las personas que tomaban decisiones importantes en ferrocarriles? ¿Cuál es su superior directo?

Por último, ¿qué opinión le merecen las irregularidades registradas al interior de EFE?

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

El señor ALVARADO.- Señor Presidente, tengo entendido que el señor Gárate jugó un rol fundamental en la adquisición de trenes usados y discontinuados, con más de un millón de kilómetros de uso, reacondicionados, sin períodos de garantía apropiados a Renfe. En su condición de gerente de transporte de la empresa qué criterios técnicos se usaron para tomar la decisión de adquirir material obsoleto y no aceptar la oferta de trenes nuevos, equivalentes en precio, en mejores condiciones de financiamiento y con mayor plazo de garantía posventa. A todas luces fue una decisión que, en términos económicos, se aleja de lo racional. Sólo se entiende en la medida que existan incentivos distintos al interés general de la empresa.

¿Qué estudios se realizaron? ¿Cuál fue su recomendación? Usted viajó en doce oportunidades a Madrid para reunirse con la gente de Renfe. ¿No había opción de evaluar alternativas distintas? ¿La decisión estaba tomada con anterioridad?

Con respecto a los oferentes chinos, tengo entendido, de acuerdo a antecedentes que poseo, que tuvo un fluido contacto con esta empresa proveedora. El señor Ajenjo manifestó anoche en un programa de televisión que fue una relación absolutamente informal, que nunca ofertaron con precio. Además, señaló que fue un acto de relaciones públicas. Sin embargo, me cuesta entender que un acto de relaciones públicas se formalice durante mucho tiempo y a través de gran cantidad de documentos. Tengo entendido que el señor Gárate estaba en conversaciones para la realización de un viaje

destinado a solucionar materias técnicas con este proveedor de trenes chinos. ¿Por qué se desechó esa opción y se insiste en comprar material usado, obsoleto, de mala calidad, que no funciona y que hoy está abandonado?

Por último, cuál fue la gestión del contralor interno de la empresa, porque llama la atención que hoy la Contraloría General de la República realice una serie de cuestionamientos. Ella señala que se vulneraron todos los procedimientos de adquisiciones de EFE y los procedimientos internos de control dados por la propia empresa. El señor Ajenjo dice que la Contraloría está equivocada. Quiero saber si nuestro invitado ratifica las palabras del señor Ajenjo.

¿Qué acciones tomó la contraloría interna respecto del escándalo en el uso de los recursos? Ha quedado claramente demostrado en los tribunales de justicia que se adjudicaron contratos con sobreprecio, que hubo contratos que no se realizaron, que se aumentó el monto de las obras sin ningún análisis, que había relación de vínculo entre el gerente de EFE y contratistas; en definitiva, que había toda una asociación para ir en detrimento del patrimonio de EFE. Si eso sucede con una contraloría interna, me preguntó cuál es el rol que cumple ex ante con el propósito de prevenir este tipo de situaciones.

El señor OJEDA.- Señor Presidente, creo que las preguntas dirigidas al ex gerente de transportes de Ferrocarriles, el señor Gárate, son suficientes y concretas, así es que yo dirigiré las mías al señor Heller, para que se refiera a la contraloría interna de EFE, ya que ha habido cuestionamientos al respecto y se habría producido una suerte de conflicto entre esa repartición de la Empresa de Ferrocarriles del Estado y la Contraloría General de la República, todo lo cual ha dado lugar a dudas, comentarios y

conclusiones en el sentido de que EFE estaría ocultando irregularidades.

En concreto, me gustaría que el señor Heller nos dijera si, en su opinión, los controles internos de EFE actuaron correctamente, dentro de la línea reglamentaria y legal que corresponde, y a qué se debió el conflicto con la Contraloría General de la República, que finalmente ya se habría resuelto.

Asimismo, que nos diga cuál es el estado actual de las relaciones con la Contraloría, después de superado el período de relaciones difíciles, si éste organismo sigue fiscalizando a la empresa con la misma intensidad, rigurosidad y periodicidad.

Además, quiero que nos diga qué rectificaciones se han introducido en los controles internos de Ferrocarriles, si, como se ha dicho, es cierto que los que existían no eran suficientemente aptos o efectivos para fiscalizar, y, de ser esto efectivo, que nos informe si se produjo alguna anomalía en el funcionamiento de esos controles que haya permitido que se cometiera alguna irregularidad grave dentro del servicio.

Me gustaría que nos clarificara todos esos aspectos relativos al funcionamiento de los controles internos, porque pueden haber tenido enorme gravitación en la marcha de la empresa.

Entiendo que habría un acuerdo según el cual la contraloría interna ahora actuará como facilitadora del trabajo de la Contraloría General de la República. También me gustaría que se refiriera a eso, señor Heller.

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

El señor QUINTANA.- Señor Presidente, mis preguntas son para el señor Carlos Gárate.

En primer lugar, él ha señalado que una de sus funciones era apoyar técnicamente a la gerencia general en materia de renovación del material rodante. Por lo tanto, y a fin de precisar la pregunta que hizo el diputado Alvarado respecto de la posibilidad que hubo de adquirir trenes chinos, quiero que nuestro invitado nos diga cuál fue su recomendación al respecto -si es que la hubo- y en qué consistía ese ofrecimiento del que tanto se ha hablado.

Creo que el señor Gárate es la persona más indicada para responder estas interrogantes.

En segundo lugar, quiero que nos diga cuáles fueron, a su juicio, las razones técnicas, los problemas que ocasionaron las fallas de los automotores españoles que atendían la zona sur, entre de Victoria y Puerto Montt; si fueron problemas mecánicos de los trenes o bien falta de mantenimiento de las vías, aunque no sé si todas estas materias están dentro de las competencias de la gerencia que él ejerció o si correspondían a otra.

En ese mismo sentido, quiero saber cuál había sido la experiencia de nuestro invitado en materia de compra de automotores españoles, ya que, por lo que aquí se ha dicho, ésa no fue la primera compra de trenes a España. ¿Cuál fue el resultado de las adquisiciones anteriores, si es que las hubo? Quiero saber si fallaron o si prestaron un servicio adecuado.

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

La señora TURRE (doña Marisol).- Señor Presidente, varias de las consultas que quería hacer corresponden a

preguntas que ya fueron hechas, así que sólo haré un par de consultas al señor Gárate para que me aclare algunas dudas que aún tengo.

En primer lugar, quiero que nos diga cuál fue la fecha exacta en que salió de la empresa y cuál fue la razón de su salida; si fue una renuncia voluntaria o si se le pidió que renunciara. Me gustaría conocer los detalles de eso.

En segundo lugar, quiero que nos dé su opinión respecto de la factibilidad económica de los proyectos de inversión que ha implementado EFE en los últimos años. No la factibilidad social, a la cual ya se han referido, sino la económica.

Ésas son mis consultas, señor Presidente.

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

El señor MONCKEBERG (Don Nicolás).- Señor Presidente, en primer lugar, quiero saber si el contralor interno emitió algún informe o hizo algún reparo al hecho de que se haya contratado con empresas relacionadas dentro del ítem de publicidad, no mediando aprobación del directorio. Según información que nos ha dado el actual fiscal de EFE, no existirían las actas con aprobación del directorio. Particularmente, me refiero a las contrataciones con empresas relacionadas del ex presidente de EFE, ya que hay normas que exigen ciertos requisitos que no se habrían cumplido. Quiero saber si realizó algún reparo o alguna investigación al respecto.

En segundo lugar, podría haber contradicción en la información respecto de los viajes de trabajo al extranjero por parte de directores sobre el Plan trienal, porque los datos que nos entregó el presidente del directorio de EFE no

coinciden con los que nos hizo llegar la actual administración en cuanto al número de viajes. Hay una diferencia de al menos dos viajes. ¿Es correcta la información que usted nos envió? Me refiero a los viajes pagados con viáticos, que fue la información que pedimos.

En tercer lugar, ¿la política de viáticos de los viajes es con redición de cuenta o sin rendición de cuentas?

En cuarto lugar, el señor Edmundo Dupré, actual gerente de EFE, en reiteradas entrevistas públicas ha señalado que en los balances, particularmente de los últimos dos años - también lo señaló la Contraloría-, hay ingresos millonarios en el ítem cuentas por cobrar que finalmente fueron declarados incobrables o facturas que se han anulado. Por lo tanto, ¿hay informes de auditoría que respalden esas decisiones? ¿Qué informes son? De haberlos, le pido que los hagan llegar lo antes posible a la Comisión.

Por último, quiero hacer algunas consultas al señor Gárate, a cargo de la gerencia de mantenimiento de los trenes. ¿Cuándo empezó a operar el mantenimiento en Victoria? Aparentemente, según la información que tenemos, los trenes empezaron a funcionar cuando no estaba listo el mantenimiento en Victoria.

Además, ¿cuántas veces viajó a Europa acompañado de don Luis Ajenjo, con motivo de la negociación de los trenes?

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

El señor DE URRESTI.- Señor Presidente, quiero comenzar con preguntas al señor Gárate.

Primero, en sus viajes a España, ¿con quién iba acompañado? ¿Cuál era el equipo técnico que llevaba en su

calidad de gerente de transporte? Le pido la mayor claridad porque el consenso en la Comisión y en la ciudadanía es que la compra de los equipos, especialmente los TL 596, fueron un fiasco.

¿Qué criterio utilizaron para la compra de esos trenes? ¿Usted llevaba alguna pauta? ¿Tenía algún referente para comprar o simplemente le entregaron lo último que quedaba? Lo consulto porque tengo entendido que usted es ingeniero y si fue a España tantas veces y compró este tipo de equipo, su capacidad técnica al menos es bastante cuestionable.

Segundo, ¿por qué y cuándo lo despidieron?

Tercero, ¿en qué condiciones lo despidieron? ¿Es cierto que se le pagó una indemnización o que durante seis meses tuvo un pago adicional? ¿Qué monto recibió al momento de su despido y en qué condiciones? ¿Cuál es la relación que a partir de la fecha de despido mantuvo con la empresa?

Cuarto, en la compra de los equipos del tramo Victoria-Puerto Montt, como gerente de transporte, ¿hasta dónde llegó su etapa de fiscalización y de puesta en circulación de ese material? ¿Hay informes? ¿Emitió algún certificado?

Quinto, respecto de los talleres de Victoria, ¿usted se ha interiorizado de la instalación y el funcionamiento de estos talleres?

Estas son las preguntas que tengo para el señor Gárate.

Con respecto al señor Heller, quiero saber cuándo él ingresó a la contraloría interna de Ferrocarriles y que también nos explique por qué descabezó al equipo interno anterior que tenía dicho departamento. Cuáles fueron los

criterios que aplicó para despedir a gran parte del personal que trabajaba en la contraloría interna.

Una pregunta que considero fundamental es si usted todavía se considera habilitado como para seguir ejerciendo este cargo en la Empresa de Ferrocarriles del Estado, después de la cantidad de irregularidades que hemos visto, sobre todo porque usted es precisamente el contralor interno. ¿Cree que, si desde el punto de vista ético y profesional, realizó su trabajo adecuadamente y corresponde que continúe haciéndolo?

En verdad, como diputado y amante de ferrocarriles, además deseoso de que el tren circule por todo el sur de Chile, ¿es posible que un profesional de sus características, que ha pasado por este tipo de irregularidades -como también el contralor interno- siga desempeñándose en la empresa? ¿Cómo llegó a ocupar este cargo? ¿Bajo qué criterios? ¿Hubo una selección, concurso público, caza de talentos, amistades? ¿Cuál es la situación en que usted llegó a trabajar a la empresa?

Por último, quiero saber si existen documentos en que usted haya representado situaciones de irregularidad, como también cuál fue el criterio para despedir a buena parte del equipo anterior de la contraloría interna que trabajaba dentro de la empresa. ¿Qué criterios y antecedentes se tuvieron a la vista? ¿Qué hizo usted luego de detectadas estas irregularidades para seguir desempeñando este cargo?

Insisto, señor Presidente, que me parece inaudito que un contralor interno de empresa con este tipo de irregularidades y descalabro interno, siga ejerciéndolo la misma persona.

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

El señor GARCÍA (don René Manuel).- Señor Presidente, se han hecho varias preguntas con respecto a los viajes a España, compras, etcétera. En verdad, nadie ha dejado de coincidir que los trenes que se compraron son obsoletos y que prácticamente los vendieron por chatarra.

Me gustaría saber dos cosas. Primero, quién decidió la compra de los trenes. La pregunta que me hago al ver que eran trenes tan malos, con más de 25 años y que cuando llegaron al país funcionaron prácticamente un mes, es si hubo alguna comisión involucrada de por medio.

Nada más, señor Presidente.

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

El señor ESPINOZA.- Señor Presidente, quiero hacerle unas consultas al señor Gárate también relacionadas con los viajes.

Se han dado números que no coinciden con las salidas del señor Ajenjo del país y queremos tener explicaciones al respecto, por cierto.

Yo he recibido información en cuanto a que la propia empresa que proveyó de los trenes a Ferrocarriles del Estado habría invitado en algunas ocasiones a personeros de EFE a participar en estos viajes.

Quiero preguntar al señor Gárate si alguno de ustedes fue a España en el marco de alguna invitación hecha por Renfe.

Una segunda consulta, a cualquiera de los dos que me la puedan responder, dice relación con el material que

adquirió la empresa para el mejoramiento de los servicios, entre ellos los durmientes.

Señor Presidente, también aprovecho esta ocasión para solicitar a la Comisión realizar en el marco de esta investigación una visita a terreno a algunos lugares del sur del país, donde está el servicio suspendido.

Este fin de semana recibí de parte de vecinos del sector aledaño a esa vía férrea varias fotografías en las que se observa una serie de irregularidades producidas con los durmientes, de modo que quiero consultar a quién le correspondía controlar ese material.

Existe la posibilidad de realizar una visita a terreno, no sólo a Puerto Varas, sino también a otros lugares del sur, porque hay mucha gente que tiene interés de plantear sus puntos de vista ante la Comisión.

Como señalé, recibí fotografías en las que se demuestra que propietarios de parcelas en los sectores aledaños a Puerto Varas tienen cercas completas construidas con durmientes de Ferrocarriles del Estado, incluso con placas de la empresa, situación que podría demostrar que hubo grave negligencia en la fiscalización interna de Ferrocarriles. Hay vecinos que quieren hacer entrega a la Comisión de esas fotografías y que constatemos en terreno sus denuncias respecto de los durmientes, los cuales no son material de desecho, sino que fueron adquiridos en el marco de la restauración de las vías.

Solicito que me digan cuáles eran los mecanismos de control establecidos para velar que los recursos del Estado se utilizaran en la compra de material que satisficiera los requerimientos de la empresa y no de particulares, como habría ocurrido en ese caso.

De ser efectiva la denuncia, pido a la Comisión que solicite la intervención del Consejo de Defensa del Estado, con el objeto de que emprenda las acciones legales pertinentes en contra de quienes adquirieron esos durmientes, los cuales, eventualmente, habrían sido robados en cantidades muy importantes.

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

El señor JARAMILLO.- Con el correr de la investigación se ha establecido que había déficit en los controles internos de la empresa e incumplimiento de sus reglamentos internos.

Por eso, quiero consultar al ex contralor interno de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado su opinión respecto de la ventanilla única, puesto que el Contralor General de la República señaló ante la Comisión que constituía una obstaculización de la labor fiscalizadora de la Contraloría, y que también nos informe por qué la empresa, al producirse esa diferencia con el órgano contralor, no implementó una forma más fácil, expedita y seria en materia de fiscalización interna.

Por otro lado, quiero que el señor Rolf Heller nos informe si observó abultamiento de precios en los contratos de remodelación de la Estación Central entre EFE y la Inmobiliaria Plaza Constitución y en el confinamiento de vías por pagos en exceso a las empresas Eduardo Arancibia Limitada y Dalco Ingeniería Limitada.

El señor PÉREZ (Presidente).- Tiene la palabra el ex gerente de Transportes de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado, señor Carlos Gárate.

El señor GÁRATE.- Señor Presidente, respecto de la consulta del diputado señor Gastón Von Mühlenbrock, debo señalar que entre 2001 y 2005 viajé doce veces a España.

El señor MONCKEBERG (don Nicolás).- ¿Y a Francia?

El señor GÁRATE.- A Francia no viajé nunca.

¿Con qué facultades viajaba? Básicamente para mantener el control técnico y la supervisión en la ejecución de contratos con Renfe en esos días.

Me permito hacer una aclaración de esa materia, porque podría prestarse a confusión: la EFE ha firmado ocho contratos de provisión de material rodante con Renfe. En particular, estos contratos partieron firmándose en 1996, 1997 y 2000, y, después, el 10 de octubre del 2000, se firma el primer contrato de provisión de UTS 444.

En atención a ese contrato surgieron los primeros viajes del 2001, a fin de supervisar la producción de este equipo que consistía en la transformación total del original español.

Un quinto contrato se originó por el equipo que prestó servicios o presta servicios hoy a Temuco.

Un sexto contrato por 5,4 -44 adicionales-, para que se reforzaran los servicios de Terrasur.

Un séptimo contrato, por los TLD a Victoria a Puerto Montt.

Un octavo contrato por 4 UT 440 sirvió finalmente para Biovías, y que fue un proyecto también nuevo.

Respecto de los montos de gastos en cada viaje, puedo señalar que en el 2003 cambió la política de la empresa. Se comenzó por decisión del gerente general de la empresa a

viajar con rendición de cuentas, a diferencia de lo que ocurría antes cuando era con viáticos.

Los viáticos que recibía un ejecutivo de EFE corresponden al grado 4° de la Escala Única de Sueldos, de acuerdo con la tabla del Ministerio de Hacienda para esos efectos.

La señora TURRES (doña Marisol).- ¿De cuánto eran?

El señor GÁRATE.- Señor Presidente, ascendían a aproximadamente 200 dólares diarios. Sin embargo, cuando se hizo por rendición de cuentas los montos resultaron parecidos, es decir, en torno a los 160 euros, que equivale a aproximadamente a unos...

El señor GARCÍA (don René Manuel).- Perdón, señor Presidente, me gustaría que, como se trata de rendición de cuentas, muestre las boletas de los hoteles, a fin de ver si les alcanzaban los 200 dólares.

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

El señor GÁRATE.- Señor Presidente, las rendiciones de cuentas se entregaron al Departamento de Contabilidad de EFE. Por lo tanto, no dispongo de las boletas, pero puedo informar al diputado señor René Manuel García que, por lo general, nos alojábamos en el Hotel Chamartín, debido a su cercanía con las instalaciones de Chamartín-Renfe. En el caso del viaje del 30 de julio al 11 de agosto del 2005, el costo para mi fue de 853,57 euros.

Respecto de cuántas veces viajé con Luis Ajenjo, debo decir que no tengo absoluta claridad. Viajé personalmente desde Chile con Luis Ajenjo en una ocasión a España.

REDACCIÓN DE SESIONES

44

El señor VON MUHLENBROCK.- ¿Cuántas veces se encontraron en Europa con Luis Ajenjo?

El señor GÁRATE.- Señor Presidente, en una ocasión viaje con él de Chile a Europa, y en otra oportunidad, me encontré con él en Madrid, porque venía de vuelta de otro viaje. No recuerdo de dónde.

Respecto de quienes fueron los otros ejecutivos que viajaron, puedo señalar que en el período descrito viajaron reiteradamente también el gerente general de la empresa, el gerente general anterior y el gerente general del anterior y el anterior, don Jaime Mondaca y el señor Eduardo Castillo.

También viajó el gerente de administración y finanzas, que posteriormente pasó a ser sólo gerente de finanzas, señor Jorge Letelier.

Asimismo, lo hicieron varios subgerentes de distintas áreas de la empresa. No recuerdo la lista completa.

Muchos trabajadores de la empresa lo hicieron en planes de capacitación. Respecto de los TLD, en particular, me correspondió enviar en un plan de capacitación, que duró más de un mes, a tres personas, al ingeniero a cargo del mantenimiento de los TLD, don Rubén Cavieres Moró y a los trabajadores Luis Mira y José Luis Montoya.

Efectivamente mucha gente viajó por diversos motivos y no sólo en atención a la relación que teníamos respecto del material rodante sino porque con Renfe hubo muchos contratos de suministros de servicios ya citados en la presente reunión.

Los ejecutivos viajamos en clase económica desde aproximadamente 2003 cuando se cambió el régimen de bienes.

Anteriormente, en algunas ocasiones, en viajes junto al gerente general, lo hicimos en *business class*.

La autorización definitiva de la compra del material rodante TLD le correspondió al directorio de la empresa en 2004.

Tuve la oportunidad de conocer al señor Rolando Araos porque es un antiguo trabajador, profesional ferroviario. Sin embargo, no conozco ningún informe suyo en el que haga mención del estado defectuoso de los trenes españoles.

El señor VON MÜHLENBROCK.- Señor Presidente, falta que responda la pregunta relacionada con la fecha en que tuvo conocimiento de la falla del tren entre Victoria y Puerto Montt.

El señor GÁRATE.- Señor Presidente, la primera falla del equipo se produjo los primeros días de enero de 2006.

El diputado señor Claudio Alvarado preguntaba por qué se compraron trenes viejos versus una propuesta de trenes de distinto proveedor chino.

Los TLD, al igual que todos los trenes y el material rodante adquirido en Renfe, es equipo de segunda mano reacondicionado.

La decisión de comprarlos fue porque los montos de adquisición y los plazos de entrega evaluados por el directorio de la empresa eran adecuados para los fines de llevar a cabo el plan trienal 2003-2005.

Por tal razón el directorio de la empresa aprobó la adquisición de esos trenes.

Respecto de los trenes chinos, que si bien es cierto hubo intercambios epistolares entre el gerente general de la empresa y los representantes de un proveedor chino, no conozco ninguna oferta concreta de material rodante chino, como tampoco precios. Conozco catálogos de material que podrían haber sido suministrados a Chile.

El señor ALVARADO.- Señor Presidente, deseo hacer una aclaración al señor Gárate. En una carta del 17 de marzo de 2004 están las ofertas claramente especificadas, con los precios y las especificaciones técnicas exigidas por EFE, dejando expresa constancia de que estaban en condiciones de cumplir el plazo exigido, septiembre de 2005.

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

El Señor GÁRATE.- Señor Presidente, vuelvo a responder al diputado Alvarado respecto de esa pregunta. No conozco ninguna oferta de precios, lo que no quiere decir que no la haya.

El señor ALVARADO.- Señor Presidente, hice una consulta respecto al vínculo que él sostuvo con la representación de trenes nuevos. Incluso responde por carta algunas aclaraciones de carácter técnico.

Deseo saber si ese vínculo fue producto de una relación informal o fue algo profundo, serio y definitivo. Él fue gestor de un viaje técnico a China. Esa parte no está respondida.

El señor GÁRATE.- Efectivamente, me correspondió entregar información técnica solicitada por los representantes interesados para elaborar una mejor interacción.

Ellos hicieron una oferta de viaje a China, cuestión que fue coordinada por el gerente general de la empresa y en la que me correspondió participar.

No obstante, la invitación fue rechazada por el directorio, ellos decidieron que debía incorporarse uno de sus integrantes y no hubo agenda disponible en la época. Por eso la visita no se realizó.

Posteriormente, ese organismo resolvió que no era prudente viajar con un representante, sino que era preferible escoger un camino más directo a través de ProChile, entidad dedicada a las relaciones comerciales internacionales del país, cuestión que en definitiva no prosperó.

No estuve a cargo de la organización del viaje.

Respecto de la pregunta hecha por el diputado Quintana acerca de la posible adquisición de trenes chinos, he respondido todo lo que sé sobre la materia.

Adicionalmente puedo señalar que dada la calidad industrial que ha demostrado China en este último tiempo, no hubo ninguna consideración negativa respecto de la posibilidad de adquirir ese material. Fue una decisión de índole distinta que dice mayormente relación con los compromisos, los tiempos y la posibilidad de organizar una licitación.

A pesar del enorme esfuerzo que se hizo en el mejoramiento de la vía entre Temuco y Puerto Montt, los problemas que ocasionaron las fallas en los trenes fueron porque se destinaron sólo ocho mil millones de pesos para el mejoramiento de la infraestructura, la que contempla 373 kilómetros de vía férrea. Eso es poco.

Si bien es cierto que la infraestructura mejoró sus niveles de seguridad, no mejoró sus prestaciones.

La enrielladura no es continua, se trata de rieles cabeceados en la mayoría de los casos. Son livianos, por lo cual su superficie de rodado no está en buenas condiciones. La vía transita por sectores de altísima pluviometría, sin el lastre suficiente.

Eso evidentemente provoca exigencia de explotación al material rodante muy superior a la observada en la zona central del país.

Debo hacer presente que los TLD 593 operaron en Concepción durante una semana en apoyo a los sistemas de Biovías, por falta de material rodante. No tuvieron ningún inconveniente.

Los TLD se bajaron de los barcos en Valparaíso y se dirigieron por sus propios medios y no a remolque hacia Santiago.

Las condiciones de mantenimiento con que empezó a operar el sistema fueron inadecuadas. El material hubo que conservarlo en plena vía en la estación de Temuco y cualquier persona podía ver esta situación. En este sentido valoro y reconozco el esfuerzo de quienes hicieron el mantenimiento de ese material en esos días, pero era imposible que logaran mejores resultados.

Respecto de los talleres de mantenimiento de Victoria, estos se pusieron en funcionamiento bastante tiempo después de que yo dejé la empresa.

La experiencia que tuvimos con los trenes españoles fue gratísima. Toda la provisión, prácticamente todo el

material rodante de que dispone EFE y con el que hoy está prestando servicios es de origen español.

Son 20 unidades 440, 10 unidades 444 y cuatro unidades TLD.

Son ocho contratos los que ha tenido EFE desde 1996 a la fecha en que fueron adquiridos estos equipos. La evaluación respecto del funcionamiento de los equipos 440 y 444 era óptima. Habían logrado una excelente *performance* en el servicio Santiago-San Fernando de Metrotrén y en el servicio Chillán de Terrasur.

Por lo tanto, la evaluación de la experiencia con los trenes españoles, hasta el momento que estuve en EFE, fue muy positiva.

El señor PÉREZ (Presidente).- Solicito una prórroga de 30 minutos.

-Acordado.

Tiene la palabra el señor Gárate.

El señor GÁRATE.- Daré respuesta a las preguntas de la diputada Turres.

La fecha exacta en que salí de la compañía fue el 5 de marzo de 2006.

Luego se me consulta mi opinión sobre factibilidad.

La señora TURRES (doña Marisol).- Mi pregunta se refiere a las razones de su salida, si fue renuncia voluntaria o no.

El señor GÁRATE.- Esta es una pregunta similar a la que hace el diputado De Urresti. En mi finiquito dice: "causal contenida en el artículo 161, inciso primero del Código del Trabajo", es decir, por necesidades de la empresa,

derivadas de la reorganización del área de transporte de la misma.

La señora TURRES (doña Marisol).- ¿Con o sin indemnización?

El señor GÁRATE.- Cuando dé respuesta a la pregunta del diputado De Urresti lo diré.

Acerca de la factibilidad, me gustaría mayor precisión. La diputada dijo que la factibilidad social se conocía y que quería la factibilidad económica. No entiendo a qué se refiere.

La señora TURRES (doña Marisol).- Mi pregunta es sobre la factibilidad económica y no sobre la factibilidad social de los proyectos de inversión realizados en los últimos años.

El señor GÁRATE.- La evaluación económica de los proyectos es también conocida como evaluación social, por lo tanto, lo que se podría responder es que es la misma.

No me corresponde a mí opinar sobre la factibilidad económica de los proyectos porque eso le corresponde al órgano del estado que cumple esas funciones, que es Mideplan. De acuerdo a los estudios recibidos por ellos, los proyectos cumplían con los requisitos de inversión del Sistema Nacional de Inversiones.

El señor VON MÜHLENBROCK.- Señor Presidente, el señor Gárate dice que la factibilidad económica es lo mismo que la factibilidad social. Eso no es así.

Una cosa es la relación económica y otra la relación social. A veces la relación económica da positivo y la evaluación social da negativo. Esto es importante desde el

punto de vista técnico, aspecto fundamental cuando se evalúan los proyectos.

De hecho la evaluación de un proyecto puede arrojar una rentabilidad negativa, pero su rentabilidad social puede ser muy importante.

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

El señor GÁRATE.- Señor Presidente, respecto de la pregunta relacionada con Victoria, no lo sé con precisión porque ya me había desvinculado de la empresa, que fue el 5 de marzo de 2006.

El diputado señor De Urresti pregunta por la conformación del equipo técnico con que viajé a España. Hubo una combinación de personas, pero siempre viajó un asesor de la Empresa, persona de larga trayectoria en estos temas, que es el ingeniero don José Atala.

¿Por qué me despidieron y cuándo? Ya lo expliqué: por la causal establecida en artículo 161, inciso primero, del Código del Trabajo, esto es por necesidades de la Empresa derivadas de la reorganización del área de transporte.

Si recibí pagos adicionales por seis meses después del finiquito, nunca recibí un pago adicional al 5 de marzo. Mi finiquito fue hecho de acuerdo con lo estipulado en la ley, que es la indemnización por años de servicio que en el caso de mi contrato estaba limitada a 90 UF mensuales y la compensación por los feriados legales. Mi finiquito en total sumó 18 millones 712 mil 172 pesos.

Hago entrega de finiquito al señor Secretario.

Los talleres de Victoria

Conocí los talleres de Victoria en la etapa de construcción. No los conocí terminados ni he tenido la oportunidad de ver cómo están funcionando, porque me desvinculé de la Empresa antes de que empezaren a funcionar.

El diputado don René Manuel García pregunta quién decidió la compra del tren. La compra de todo el material rodante de EFE siempre ha sido decidida por el directorio de la Empresa. Si hubo alguna comisión involucrada, no tengo conocimiento de ninguna comisión pagada a alguien por esta operación. Sinceramente, no creo que haya habido alguna comisión.

El diputado don Fidel Espinoza pregunta si alguno de los viajes fue por invitación. No, nunca viajé invitado a España, siempre los gastos de mis viajes fueron cubiertos por la Empresa.

También se me pregunta si hubo informes técnicos para la compra del material rodante. Sí hubo informes técnicos de todas las características del material que se adquirió en EFE. Esos informes fueron elaborados en conjunto por técnicos de la gerencia.

El señor MONCKEBERG (don Nicolás).- ¿Por usted?

El señor GÁRATE.- Algunos de ellos, sí. Otros, son informes de la gerencia.

El señor MONCKEBERG (don Nicolás).- Señor Presidente, nuestro invitado no me contestó si se opuso al inicio de los trenes Victoria-Puerto Montt, toda vez que no estaba listo algo que sí dependía de él, que eran los Talleres Victoria.

El señor GÁRATE.- Señor Presidente, el diputado no me había formulado esa pregunta, sino que me preguntó cuándo

empezaron a operar los talleres de mantenimiento Victoria. No obstante, por su intermedio, contesto.

Manifesté serias aprensiones respecto de comenzar a operar los servicios de Temuco-Puerto Montt, con el estado de infraestructura que había y sin contar con talleres de mantenimiento; no obstante, en una empresa jerarquizada soy subordinado de las decisiones que se toman por parte de la dirección y de la gerencia general. Me correspondió solamente plantear mis aprensiones y lo hice.

El señor ESPINOZA.- Señor Presidente, nuestro invitado señala que nunca fue invitado por Renfe en estos viajes, sino que fueron pagados con recursos de Ferrocarriles del Estado. Pregunto si algunos de los restantes personeros de Ferrocarriles que viajaron, lo hicieron en el marco de las invitaciones que les cursaron.

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

El señor DE URRESTI.- Señor Presidente, el señor Gárate dice que comunicó su oposición a la entrada en vigencia del tren Victoria a Puerto Montt, ¿lo hizo saber por escrito? ¿Está en actas? De ser así, sería bueno hacer llegar a la Comisión las observaciones que él hizo respecto de la entrada en vigencia del servicio.

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

La señora TURRES (doña Marisol).- Señor Presidente, respecto de los informes a que se refirió el señor Gárate, donde justificaba la decisión de compra, algunos fueron firmados por él. ¿Fueron agregados a las actas de las sesiones del directorio? ¿Cuándo fueron presentados? ¿Es posible contar con ellos?

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

El señor GÁRATE.- Señor Presidente, en cuanto a la consulta del diputado Fidel Espinoza, no tengo conocimiento de invitaciones a otros ejecutivos de EFE.

Respecto de la pregunta del diputado Alfonso De Urresti, en cuanto a mis aprensiones sobre la entrada en operación del sistema, no las hice por escrito, lo manifesté en forma verbal al señor Eduardo Castillo.

Sobre la consulta de la diputada Marisol Turres, efectivamente en todas las sesiones de Directorio donde se tomó o se postergó la decisión de compra de material rodante se acompañaron los respectivos informes técnicos sobre el particular. Dichos informes técnicos deben estar anexados a las actas de Directorio.

La señora TURRES (doña Marisol).- Señor Presidente, ¿podríamos solicitar esas actas?

El señor PÉREZ (Presidente).- Así se hará.

Tiene la palabra el señor Rolf Heller.

El señor HELLER.- Señor Presidente, en relación a las preguntas del diputado Gastón Von Mühlenbrock, respecto de si yo estaba en conocimiento de la situación con la Contraloría General de la República, efectivamente conozco la situación, he conversado con el señor Barnier en más de una oportunidad y siempre le ofrecí nuestra colaboración al respecto.

Respecto de la contabilidad, en el sentido de si estábamos en conocimiento de ocultamientos, si bien la Contraloría Interna ha participado en algunas revisiones de contabilidad, la mayoría de éstas se han realizado por

auditores externos y otras entidades como la Superintendencia de Valores. Por lo tanto, en abultamiento, no dictamos algo fuera de cuentas incobrables.

El señor MONCKEBERG (don Nicolás).- ¿En qué montos? ¿Qué año?

El señor HELLER.- Dos mil millones en 2006. Eso fue informado al comité de auditoría, al presidente y este mismo tomó los pasos correspondientes.

El señor MONCKEBERG (don Nicolás).- Esto es muy importante. Usted dice que detectaron que en el balance de 2005 había cuentas incobrables por 2 mil millones. Disculpe, quise decir por facturas por 2 mil millones, que fueron incobrables en 2006.

El señor PÉREZ (Presidente).- Señores diputados, les ruego que, con posterioridad a la intervención del señor Heller, hagan sus acotaciones o aclaraciones.

El señor HELLER.- Hay un informe al respecto, que entregué, en el que se encontraron facturas después de la salida del señor Carreño, las cuales alcanzaban los dos mil millones de pesos, como facturas por cobrar.

Detectamos que eran incobrables, por lo tanto hubo que hacer la prohibición correspondiente, la cual se realizó en marzo de 2007.

El señor JARAMILLO.- A pérdida.

El señor HELLER.- Efectivamente, en este caso, a pérdida.

Este tema estaba en conocimiento de los auditores externos, hubo un largo debate al respecto y en el momento en que se presentó una carta de una prestigiosa empresa de abogados, que avalaba que efectivamente estas facturas podían

ser cobrables, ya no quedó más que aprobar el caso en esa oportunidad y dejar un balance como partida "cuentas por cobrar".

El señor DE URRESTI.- ¿Qué empresa de abogados, señor Presidente? Esto es relevante y me gustaría que quedara en actas.

El señor HELLER.- Señor Presidente, le haré llegar la documentación correspondiente para que quede a disposición de todos los señores diputados.

En este momento no recuerdo el nombre.

El señor MONCKEBERG, don Nicolás.- Si el señor Heller está haciendo referencia a un prestigioso equipo de abogados, me gustaría que el señor contralor se haga cargo de lo que dice e indique quiénes son esas personas. Estamos acostumbrados a este tipo de irresponsabilidades, especialmente de contraloría interna.

El señor PÉREZ (Presidente).- Señores parlamentarios, ruego a ustedes evitar interrumpir al señor contralor.

El señor MONCKEBERG, don Nicolás.- Solicitamos que se precisen las respuestas.

El señor PÉREZ (Presidente).- Precise el nombre del equipo de abogados o, posteriormente, nos envía dicha información.

El señor HELLER.- Le haré llegar esa información.

En relación al despido del señor Juan Espinoza, por no firmar un balance, conversé este tema personalmente con él y, efectivamente, él me dijo que no podía haberse negado a firmar un balance que ya no era de su período. Por lo tanto,

ese argumento de despido no me parece válido. Tiene que haber algún otro argumento que yo desconozca.

Usted me pregunta si conozco y he auditado a la empresa Alta Decisión. Le confirmo que no he pasado por esa empresa.

El señor MONCKEBERG, don Nicolás.- ¿Usted la conoce?

El señor HELLER.- No la conozco.

Yo no he sido contratado por esa empresa y algunos de los ejecutivos que están en la empresa, por lo que sé, no han sido contratados por Alta Decisión. Debe ser una segunda empresa. Yo fui contratado por otra empresa.

El señor MONCKEBERG, don Nicolás.- ¿Podría nombrar qué empresa?

El señor HELLER.- La empresa por la cual fuimos contratados es Sigma. Más adelante entraré al tema para contestar al diputado De Urresti.

En relación a las sociedades de Claudio Carreño con otras empresas, tengo conocimiento de la sociedad que él tuvo con Briceño, que durante el período de su permanencia detectamos ese tema y se informó debidamente a ambos directores.

Con respecto a los controles de las empresas relacionadas que usted menciona, efectivamente, propusimos un cruce de Rut dentro de las facultades de los controles normales que se hacen en una empresa. Al respecto, lo mismo fue recomendado por los auditores externos y en el 2006 se tocó este tema en la carta de control de recomendaciones de la auditoría externa.

El señor VON MÜHLENBROCK.- Señor Presidente, ¿a quiénes informó de estas sociedades irregulares entre los señores Carreño y Briceño?

El señor HELLER.- Cuando hicimos la revisión de los consumos básicos se mencionó esta situación al directorio. Como dije en mi presentación, informé de esta situación al Comité de auditoría, es decir, a los directores miembros de este comité.

Ahora, en el caso de las llamadas irregularidades que se han mencionado, en estos momentos estamos tratando de dimensionar el volumen de ellas. Efectivamente, la Contraloría y nosotros hemos proporcionado más de alguna vez informes y observaciones sobre temas operacionales. Puedo comentar al respecto que la Contraloría Interna propuso un sistema o control de boleta de garantía, uno de los temas que mencionaba la Contraloría General de la República y se le entregó a la administración. Eso es todo cuanto puedo responder a las preguntas del diputado señor Von Mühlenbrock.

Con respecto a las preguntas del diputado señor Ojeda, el ambiente de control interno fue criticado por esta Contraloría Interna e informado en varias oportunidades, tanto al Comité de auditoría como directamente al presidente. Hay disposiciones al respecto. Personalmente, hice un informe sobre este tema al Presidente, don Guillermo Díaz, mencionando las debilidades del control interno que existen en EFE.

Las rectificaciones las mencioné en la presentación en la parte de las conclusiones.

Ahora, quiero dejar bien claro que los controles son efectivos en la medida en que el personal se responsabilice por ellos.

En el informe se mencionan la cantidad de observaciones que se han hecho desde el 2003 hasta el 2006 y el estado en que ellas se encuentran y la cantidad que no tuvo acogida.

Con respecto a las inquietudes del diputado señor Nicolás Monckeberg sobre el informe de la empresa de publicidad, el presidente dejó constancia en acta de una empresa que participaba en su programa de campaña publicitaria. Lo dejó en acta como cuenta del presidente.

Haciendo referencia al viático, debo comentar que lo que se entregó a esta mesa son viáticos registrados mediante resolución de gerencia.

Con respecto a la contabilidad, en estos momentos, se está en etapa de búsqueda de todas aquellas rendiciones de gastos, que es fuera de viáticos. Había dos modalidades, que el señor Garate ya explicó. Eso se encuentra en revisión y, por tanto, pendiente de entregar.

En lo que se refiere a ingresos millonarios, es lo que les dije de las facturas que fueron contabilizadas como cuentas por cobrar y que después quedaron como incobrables.

El diputado señor De Urresti me preguntó cómo llegué a EFE. Llegué a través de la selección de la consultora Sigma, que es una de las empresas que en esa época el SEP tenía definida para esas funciones y se cumplió con la normativa SEP en cuanto a que todo gerente debía ser contratado a través de un *head hunter* y en una búsqueda externa.

En relación al personal, quiero dejar en claro que a principios de 2004, cuando presenté mi programa de auditoría para el bienio, los directores me hicieron ver que era difícil cumplir el programa con el personal que tenía y me preguntaban por qué lo mantenía. Les pedí la oportunidad para

hacerles capacitación y me la dieron. Posteriormente, se hizo la capacitación.

En relación al personal que se fue, una persona declaró incapacidad laboral y se jubiló de la empresa y otras dos fueron reubicadas dentro de EFE. Por lo tanto, originalmente tenía cerca de 10 personas y hoy, incluyéndome, somos 7.

En relación al profesionalismo y por qué sigo, sólo puedo decirles que mi quehacer ha sido estrictamente profesional y autorizado por el directorio para hacer los trabajos. He rendido cuentas a dos directorios absolutamente distintos. Hoy me encuentro trabajando con ellos.

El diputado Fidel Espinoza me preguntó sobre los durmientes. En este momento se acaba de cerrar un trabajo sobre revisión de ventas de durmientes. Hicimos observaciones y las anomalías que detectamos fueron informadas a la fiscalía de EFE para que siga los pasos correspondientes.

El diputado Enrique Jaramillo me preguntó por la ventanilla única. Al respecto, debo comentarle que, a comienzos de 2003, la mayoría de los informes respondidos a la Contraloría General de la República fueron atendidos por Finanzas. Posteriormente, dado que se produjo un cierto quiebre y por lo que mencioné de este memorando emitido por fiscalía, se me designó la tarea de entenderme con la Contraloría General de la República. Efectivamente, desde que llegué me entendí con ellos. Los fui a visitar, porque ellos tienen un comité permanente, y les ofrecí mi colaboración. Es tan así, que la ventanilla única en mi caso fue más bien un facilitador. Les pedí los informes que habían emitido en su época, porque no tenía archivos, con el fin de ir entendiéndolos.

Se ha hablado de obstaculización de labores y quiero dejar en claro que no han sido de parte de la Contraloría Interna. Fui a visitar al señor Barnier a su oficina y en reiteradas oportunidades he tenido la posibilidad de hablar con los fiscalizadores. Les he atendido dentro mis facultades. Les mencioné de mi informe, que obtener información en la administración dentro de EFE no sólo le costó mucho esfuerzo a la Contraloría General de la República, sino también a nosotros hasta hoy.

En relación al abultamiento de contratos, en algunos de los que revisamos había una justificación técnica de su aumento. Si eso no está de acuerdo con los procedimientos, eso tiene que ver con incumplimientos de plazos.

El señor PÉREZ (Presidente).- Agradecemos mucho la presencia de los señores Rolf Heller y Carlos Gárate en esta Comisión. Si así lo estiman los señores diputados, les cursaremos nuevamente una invitación más adelante.

El señor HELLER.- Muchas gracias.

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

-Transcurrido el tiempo de suspensión.

-Ingresa a la Sala el señor Enrique Fernández.

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

Señor Fernández, le damos la más cordial bienvenida.

Usted ha sido invitado a la Comisión Investigadora encargada de investigar las eventuales irregularidades que hubiese habido en la Empresa de Ferrocarriles del Estado, con la finalidad de que nos informe acerca de su relación con

dicha empresa y representando a una empresa china que ofrecía trenes, carros y locomotoras.

Tiene la palabra el señor Fernández.

El señor FERNÁNDEZ.- Señor Presidente, la empresa Ricardo Rodríguez y Compañía Limitada fue fundada en 1983, por lo que tenemos veinticuatro años de trayectoria en el mercado. En un comienzo nos dedicados a la ingeniería y construcción y con el transcurso del tiempo hemos diversificado nuestras actividades de manera bastante exitosa en diferentes rubros.

Durante más de diez años he tenido relaciones comerciales con distintas empresas y entidades gubernamentales, fundamentalmente con la República Popular China en el pasado, al margen de empresas de otras partes del mundo. A contar de 2001, hemos tenido relaciones con distintas entidades comerciales chinas.

A través de las embajadas, fuimos invitados para ser los representantes de un consorcio de fábricas de material rodante y equipamiento ferroviario de la República Popular China. Aceptamos gustosos la invitación del señor embajador y del agregado comercial de entonces. Para ello, hicimos una presentación general sobre las distintas bondades de la industria ferroviaria china, antecedentes que entregamos a las más altas autoridades de la Empresa de Ferrocarriles del Estado, en particular a su presidente.

Es importante señalar que en China existe la mayor cantidad de material rodante y de vías férreas en todo el mundo, cuya extensión supera los 80 mil kilómetros. La fabricación china excede las 25 mil locomotoras, los 50 mil carros de pasajeros y los 700 mil carros de carga de la más diversa índole. Ese país está en condiciones de fabricar todo

el material de comunicaciones y de control de tráfico relacionado con el tema ferroviario. Asimismo, todos los metrotrenes de las distintas ciudades han sido hechos en China, con la colaboración técnica de distintas empresas occidentales como Siemens y Alcatel.

Después de la presentación general ante la presidencia de ferrocarriles, relataré las actividades más relevantes que luego se llevaron a cabo.

La primera actividad relevante después de la presentación general de la industria ferroviaria china fue una reunión almuerzo, celebrada el 6 de noviembre de 2003, en la que participaron el embajador de la República Popular China, señor Li Changua, el consejero económico y comercial, señor Yan Linxing, y la primera secretaria comercial, señora Yu Youning. Por parte de Ferrocarriles del Estado participó el presidente de la época, señor Luis Ajenjo, acompañado de Claudio Huepe, uno de los directores de entonces, y por nuestra parte asistimos el representante legal, un ejecutivo y quien habla.

En esa oportunidad, el tema central fue manifestar a la más alta autoridad de EFE el interés de la República Popular China por poner a disposición de nuestro país equipamiento y material de primera tecnología relacionado con la actividad ferroviaria, con un amplio estado de funcionamiento no sólo dentro de China, sino que en otros países de Asia y de África. El embajador manifestó su interés de que Chile se convierta en una plataforma para incorporarse a América como primer paso para introducir su tecnología en Occidente.

En concreto, solicitó que una vez que Ferrocarriles decidiera comprar equipamiento de cualquier índole tuviera la gentileza de invitar a la industria ferroviaria china,

representada por nosotros, a participar de estos llamados, llámense licitaciones, compras directas u otras.

Se celebró una nueva reunión el 17 de diciembre de 2003 en dependencias de la Presidencia de Ferrocarriles. Participó el señor Luis Ajenjo, presidente de la época, y el gerente de concesiones, señor Carlos Gárate, quien nos fue presentado como asesor de la presidencia y del directorio para efectos del plan trienal. Por nuestra empresa participaron las mismas personas que asistieron en la reunión almuerzo anterior.

En esa oportunidad, el señor Ajenjo, cumpliendo el compromiso contraído con el embajador chino, nos invitó a participar de una licitación para proveer ocho automotores diesel para el proyecto Concepción -no tenía nombre en esa época, pero después fue conocido como Biovías- y nueve automotores diesel para el proyecto Temuco-Puerto Montt.

El 2 de marzo de 2004, respondiendo a la solicitud anterior, se le hizo llegar al señor Ajenjo la cotización por la versión estándar de un automotor diesel con motor estadounidense, marca Caterpillar, adecuado tanto para el proyecto Concepción -Biovías- como para el proyecto Temuco-Puerto Montt. He traído una copia de la carta en que se hizo llegar el presupuesto, cuyo monto fue de 2 millones 950 mil dólares; las condiciones comerciales consistían en un 15 por ciento a la firma del contrato, un 85 por ciento a crédito, a una tasa libor +1, doce años de plazo por tres años de gracia, tres años de garantía del equipamiento y doce meses de plazo de entrega, una vez firmados todos los protocolos de ingeniería del caso.

Aquí está la especificación completa y una revelación fotográfica. Se trata de la primera cotización que entregamos por un automotor, porque tal como él nos manifestó pensaban

que iban a ser ocho para Concepción y nueve para el proyecto Temuco-Puerto Montt. Se nos dijo: "Mándenme el valor de uno para tener una referencia de qué se trata."

Aquí están. Y con las características técnicas ajustadas a lo que nos solicitaron.

El señor VON MÜHLEMBROCK.- ¿De qué fecha?

El señor FERNÁNDEZ.- 2 de marzo de 2004.

El 17 de marzo de 2004 se hizo llegar al señor Ajenjo -nuevamente- una cotización por un automotor equivalente a lo solicitado en términos de capacidad de transporte.

También les voy a dejar la relación cronológica.

El señor MONCKEBERG (don Cristián).- ¿La cotización fue sólo por uno?

El señor FERNÁNDEZ.- Siempre fue por "la unidad", porque si se querían más era cosa de multiplicar.

El señor MONCKEBERG (don Cristián).- ¿Y no había problema de ventas?

El señor FERNANDEZ.- El informe señala literalmente que no había problema para vender uno, dos, diez o los que fuesen. Obviamente, si se puede por uno, se puede por más.

El señor MONCKEBERG (don Cristián).- Lo consulto porque había dudas respecto del volumen para poder comprar en China.

El señor FERNÁNDEZ.- No. No había ninguna restricción. De hecho, me retrotraigo a la reunión protocolar inicial con el embajador de la República Popular China en la que manifestó que a ese país le interesa estar en Occidente,

tal como lo ha hecho con un sinnúmero de otras cosas durante los años siguientes.

Demostrar que la capacidad tecnológica de China es la adecuada hoy resulta un absurdo porque estamos viendo que es una potencia económica mundial.

Como dije, el 17 de marzo de 2004 se hizo llegar al señor Ajenjo una valoración de la versión eléctrica de este mismo automotor, destinado a los mismos propósitos, porque se nos dijo que eventualmente podría decidirse por la opción eléctrica, lo cual, a todas luces, no tiene mucho sentido para nosotros como país. Pero, bueno, le hicimos llegar esa carta en que se recoge dicha inquietud y se hace ver que el valor sube de manera importante, de 2.950.000 a 3.750.000 dólares.

Las condiciones de financiamiento, de garantía, etcétera, se mantienen intactas.

El 23 de marzo se complementó la información económica con las características técnicas. Aquí tengo los detalles técnicos del automotor eléctrico, pero no veo para qué mostrarlos. Se hace énfasis en que sirve para ambos proyectos. La única diferencia importante es que para poder funcionar con equipamiento ferroviario eléctrico se requiere que el tendido exista. O sea, concretamente esto era material rodante.

El 1 de marzo se hizo llegar al señor Ajenjo una carta, en nombre del señor embajador, en que se le reitera el interés por conocer cómo ha recibido la Empresa de Ferrocarriles del Estado esta presentación ya concreta de alternativas de equipamiento, tanto en versión diésel como en versión eléctrica, que le había hecho llegar la industria

ferroviaria china a través de nuestra compañía, su representante en Chile.

El señor VON MÜHLENBROCK.- ¿Usted dijo el 1 de marzo?

El señor FERNÁNDEZ.- El 1 de abril.

El señor VON MÜHLENBROCK.- ¿De qué año?

El señor FERNÁNDEZ.- De 2004.

El 12 de mayo de 2004 recibimos, vía *e-mail*, una invitación -ahora concreta- de parte de Ferrocarriles, firmada por su gerente general, el señor Eduardo Castillo Aguirre -no sé si valdrá la pena que la lea, pero la puedo dejar-, en la cual solicita cuatro automotores diésel, con una capacidad mínima de 120 pasajeros sentados y una máxima no superior a 180, también sentados, y en formación simple o con dos cuerpos, que es un aspecto técnico particular.

Respecto de la trocha, que es algo especial de nuestro país, China no tiene ningún inconveniente para fabricar a la medida nuestra.

Velocidad máxima en recta con pendiente de cero y tanto por mil no inferior a 120 kilómetros por hora, es decir, terreno plano, sin pendiente.

Y se acepta equipamiento nuevo o reacondicionado.

Como señalé, esta carta en que se nos invitaba a participar la recibimos el 12 de mayo de 2004. En ella se nos expresa que "en el desarrollo de su Plan Trienal requiere contar con los siguientes equipos para un servicio regional en las regiones Novena y Décima", conocido como el tramo Temuco-Puerto Montt.

El 14 de mayo, es decir, dos días después, se hizo llegar al señor Eduardo Castillo, gerente general de EFE, vía

e-mail, tal como él expresamente lo solicitó en su carta -decía: "agradeceré enviar una respuesta sobre lo consultado hasta el 20 de mayo próximo al correo electrónico *ecastillo@efe.cl*-, una serie de consultas técnicas relativas al automotor y, en particular, que puntualizara qué significa entregar a tiempo, dentro de los plazos que establece el Plan Trienal, porque nosotros no teníamos un ejemplar del Plan Trienal 2003-2005.

La carta solicitando las aclaraciones fue respondida por el gerente de Transporte de Ferrocarriles de la época, señor Carlos Gárate Sánchez, quien nos aclaró todas las consultas.

La señora TURRES (doña Marisol).- ¿Con qué fecha respondió el señor Gárate?

El señor FERNÁNDEZ.- El 17 de mayo de 2004, tres días después de que enviamos la consulta.

El 18 de mayo, se le hizo llegar vía *e-mail* el agradecimiento por la clarificación, porque nos permitía estar plenamente informados.

El 19 de mayo, dos días después de recibida las aclaraciones, se hizo llegar al señor Eduardo Castillo, gerente general de Ferrocarriles, una carta respondiendo la inquietud concreta que él nos plantea, es decir, si estamos en condiciones de proveer -digo estamos, porque representamos a la industria ferroviaria China- el material rodante requerido, y dentro de los plazos que nos fueron aclarados por el señor Gárate, según el correo que les mostré recién.

El señor MONCKEBERG (don Cristián).- ¿Respondió por escrito?

El señor FERNÁNDEZ.- Sí, aquí está la carta.

El señor MONCKEBERG (don Cristián).- Usted se sorprende por nuestras preguntas, pero lo que sucede es que a nosotros nos dijeron lo contrario.

El señor FÉRNANDEZ.- Claro, y por eso las traje. Entiendo que es lo que ustedes me pidieron concretamente en la invitación. Le voy a dar lectura: "En relación a su e-mail de fecha 12 de mayo de 2004" -nos estamos dirigiendo al señor Castillo, gerente general de EFE-, "complementado con la carta e-mail de fecha 17 del mes en curso, enviada por el señor Carlos Gárate, nos es grato comunicar que estamos en condiciones de provisionar el equipamiento ferroviario nuevo de fabricación China, adecuado para satisfacer plenamente todos los requerimientos técnicos exigidos, en la medida que se emita la correspondiente orden de compra antes del 15 de julio de 2004". Es decir, dos meses después que se concretara en negocio, porque el plazo era 15 de septiembre de 2005.

El 18 de junio se hizo llegar al señor Eduardo Castillo las características técnicas detalladas del proyecto Temuco-Puerto Montt, que es un automotor diesel de un cuerpo, de acuerdo con las consultas técnicas que se hicieron.

Originalmente, cotizamos en términos generales los automotores diesel de tres cuerpos que nos pidieron los señores Ajenjo y Gárate en la reunión de 17 de diciembre de 2003; un cuerpo propulsor, un carro de pasajeros y un carro de pasajeros con cabina de comando, de modo que pueda volver sin tener que darse la vuelta. Valor: 2 millones 950 mil dólares.

Éste es de un cuerpo, por lo tanto es de un valor sustancialmente menor, pero como no nos pidieron el precio en la carta, entendemos que es fácil concluir que como es bastante más chico, de menor alcance de lo que nos cotizaron

originalmente, tendría que costar menos. Es casi obvio, pero nosotros cumplimos exactamente lo que nos consultaron.

El 18 de junio de 2004 se hizo llegar el detalle de las características técnicas de este equipamiento. equipamiento.

Un señor DIPUTADO.- ¿Qué valor dijo?

El señor FERNÁNDEZ.- 2 millones 950 mil dólares, es el valor que se cotizó por el automotor de 3 cuerpos.

Este otro es de un cuerpo, que en la jerga se llama Buscarril, porque es como un bus grande. O sea, es locomotora, pasajero, tractor, todo en uno y -entiendo- por la cantidad de pasajeros presupuestados a transportar en un trayecto tan corto, se optó por éste de un cuerpo.

Además, se nos pidió confirmar si estábamos en condiciones de configurarlo para distancias cortas; es decir, con asientos tipo Metro asimilándolo a la idea de que fuera parando en varias estaciones donde sube y baja gente, parecido al Metrotren de Santiago Rancagua. También se nos pidió otro tipo de asiento para darle otras modalidades de uso, como un expreso con 1 ó 2 paradas hasta Puerto Montt.

Un señor DIPUTADO.- Ese automotor tipo Buscarril, ¿cuánto costaba?

El señor FERNÁNDEZ.- Menos de 2 millones 950 mil dólares. El precio exacto no lo pedimos ni lo mandaron porque queríamos ser precisos. Hasta aquí la cosa no era tan fluida como suena al relatar las comunicaciones que tuvimos. Costó mucho conseguir un pronunciamiento.

El día 7 de julio de 2004 se hizo llegar una carta al presidente de Ferrocarriles de la época, señor Luis Ajenjo, manifestando textualmente "nuestra preocupación por la manera en que se está desarrollando el proceso de

licitación privada de equipos para un servicio regional en las regiones Novena y Décima", además de solicitar respuesta oficial a la oferta técnico-económica que se nos solicitó para el proyecto de Concepción, que fue una de las primeras cosas que mencioné. Nunca tuvimos respuesta, ni oral ni escrita.

Un señor DIPUTADO.- Perdón, ¿eran cartas o e-mail?

El señor FERNÁNDEZ.- Cartas. Están todas las cartas con el timbre de recepción de Ferrocarriles del Estado.

En general, toda la documentación que les estoy mencionando está toda con copia a los directores de Ferrocarriles de la época.

Un señor DIPUTADO.- Tiene copia de ello.

El señor FERNÁNDEZ.- Sí, con el material completo y las cotizaciones. Lo recibieron todos los directores de Ferrocarriles. Si leo la lista de las cartas, sale el nombre de todos ellos.

El 7 de julio, de alguna manera, preguntamos qué pasaba. Incluso, cito una parte de la carta de nuestro representante legal, que dice: "Cabe destacar que a la fecha no hemos tenido más información sobre el desarrollo de este proceso de licitación" -además de la que ya se mencionó antes, que era invitarnos y aclararnos las cosas-. "Aparentemente da la impresión que Ferrocarriles del Estado no tuviera interés en recibir propuestas de nuevos proveedores, y con esta dilación ningún proveedor de material rodante nuevo podrá cumplir el plazo de entrega, esto es septiembre de 2005".

Porque si la decisión se posterga reiteradamente, al final a uno le dan 2 meses para fabricar algo que, como gran excepción, fue a través de un compromiso que se hizo gracias a la intercesión del embajador y toda la demás gente que participó para tratar que se nos diera una oportunidad, debido a que era poco factible por los plazos.

Después, el 23 de agosto de 2004 se nos invitó a una reunión en las dependencias de la gerencia general de Ferrocarriles a la que asistió en representación de EFE el gerente general de la época, don Eduardo Castillo; el gerente de transporte de la época, señor Carlos Gárate, y por nuestra empresa su representante legal, quien habla y dos ejecutivos.

En esa ocasión se nos manifestó que Ferrocarriles se había sorprendido de que nosotros -cuando digo nosotros, me refiero a la industria ferroviaria de China- estuviésemos en condiciones de responder al requerimiento técnico presentado para el proyecto Temuco-Puerto Montt, dentro de los plazos que ellos mismos nos fijaron, y que esa sorpresa los había dejado, por decirlo de alguna manera, un poco anonadados. Señalaron que habían optado por Renfe -no sé si por decisiones personales-, pero que igual les gustaría recoger la invitación que desde un comienzo se les había hecho, en reiteradas ocasiones, tanto a través del embajador de la República Popular China como de parte nuestra, para que visitaran la República Popular China, con el objeto de que constataran como usuarios el funcionamiento de la red ferroviaria más amplia del mundo.

Como dato anecdótico, cabe señalar que desde hace más de dos años funciona en China el único tren de levitación magnética del mundo -dentro de poco Alemania pondrá en funcionamiento uno más moderno-, el cual une el aeropuerto con el centro de Shangai. Les señalamos que para salvar

todas sus dudas y temores respecto de la tecnología ferroviaria china lo mejor era conocer en terreno cómo operaba y requerir la opinión de otros países que contaban con ella. Es decir, se ofreció a los representantes de EFE todo tipo de facilidades para visitar China.

Reitero, en esa reunión se nos informó que habían optado por no tomar en consideración nuestra alternativa para el proyecto Temuco-Puerto Montt porque "los pilló de sorpresa", pero que recogían lo planteado respecto de visitar China, tema que nos señalaron habían conversado en el directorio.

A raíz de lo anterior, entre el 23 y el 26 de agosto, se produjo un intercambio de varios e-mail -los que he traído para dejar en poder de la Comisión-, para afinar detalles de ese viaje. Incluso, se les envió un itinerario con una completa agenda de todas las fábricas a visitar dentro del restringido tiempo que dijeron tener, que contemplaba una visita de cinco días a ese país, de lunes a viernes.

He viajado un montón de veces a China, de manera que puedo afirmar que una visita por cinco días resulta casi una locura, porque uno ocupa cuatro días sólo en ir y volver. No obstante, igual se logró armar un itinerario para visitar China, cuyo territorio es muy grande.

Nosotros estamos familiarizados con la geografía de Estados Unidos, pero si en un mapa uno superpone la superficie de China con la de Estados Unidos se dará cuenta de que son más o menos iguales. Lo señalo porque cualquiera de nosotros sabe que si llega a Nueva York y después se dirige a California, Miami y Chicago deberá efectuar un largo de viaje. En el caso de China pasa más o menos lo mismo. No todas las fábricas están en el mismo lugar, pese a lo cual

logramos armar el itinerario que denominamos "Visita a China de la delegación EFE", el que se les hizo llegar en agosto de 2004.

El señor VON MÜHLENBROCK.- ¿Esa reunión se efectuó en EFE?

El señor FERNÁNDEZ.- Así es, señor diputado.

El señor VON MÜHLENBROCK.- ¿En qué parte de EFE?

El señor FERNÁNDEZ.- En las dependencias de la gerencia general de EFE, ubicadas en el recinto de la Estación Central, al lado poniente de las vías.

El señor MONCKEBERG (don Nicolás).- A esas alturas ya no se podía ofrecer un contrato con los plazos que se les habían dado originalmente.

-Hablan varios diputados a la vez.

El señor PÉREZ (Presidente).- Señores diputados, por favor, ruego mantener el orden de la sesión.

Continúa con la palabra el señor Enrique Fernández.

El señor FERNÁNDEZ.- Finalmente, esa agenda se volvió a desechar, con el argumento de que no tenían claridad respecto de nuestra representación de la industria ferroviaria china. Nos señalaron que habían recibido la visita de una persona, cuyo apellido no recuerdo en estos momentos, que se había arrogado esa representación, ante lo cual les dijimos que se podían remitir a la embajada de la República Popular China en Chile si no les bastaba con nuestros documentos. En esa ocasión mencionaron a la empresa Norinco, que es un conglomerado estatal chino, al igual que el que representamos, con la única diferencia que la expertise central de Norinco no es el transporte ferroviario, sino que fundamentalmente armamentos y pertrechos.

De hecho, en esa época, también a solicitud de la embajada, representábamos a la empresa Norinco -puedo demostrar la representación- en el tema pertrechos -es decir, chaquetas, botas, cascos, etcétera-. Además, ni siquiera se nos pasó por la mente trabajar con Norinco para proveer a Ferrocarriles, teniendo la representación de esta otra gente. Por lo demás, fue producto de un trabajo arduo con la Secretaría Comercial de la Embajada. No es llegar y definir: "Yo quiero ofrecer ferrocarriles con ellos." Ellos definieron quiénes eran las personas adecuadas.

Pero, por angas o por mangas, se desistieron de viajar. A través nuestro, intentaron hacerlo directo. Entiendo que iba en ayuda Prochile. No sé qué podría hacer Prochile organizando viajes. Pero es un tema que excede mi competencia.

El 13 de septiembre de 2004 -es decir, cuando se cumplía el plazo que señalaba- expira el año en cuestión que teníamos para fabricar las cosas y ya era virtualmente imposible por el calendario. Se hizo llegar una carta reclamo al gerente general de EFE, Eduardo Castillo. Esa carta, por estos intentos de excluírnos y de no reconocernos, fue respondida el 5 de octubre, es decir, 20 días después de haberla entregado a Ferrocarriles. Además, la respuesta de ellos viene fechada el 5 de octubre, pero fue recibida el 15 de octubre por parte nuestra. Responde el señor Castillo: Ferrocarriles no tiene por qué darle razones a nadie sobre a quién le compra, ni mucho menos a nosotros, ni sobre cómo viajan, etcétera.

El 26 de octubre de 2004, cumplimos con darle las gracias. ¡Y qué lástima que no hubiesen hecho perder tanto tiempo! De ahí, no hemos tenido la menor idea de qué pasa en

Ferrocarriles hasta que nos hemos enterado por las noticias de la prensa.

Agradezco que nos hayan invitado, porque las cosas que aparecen en la prensa a veces se prestan para distorsionar la realidad.

Tengo fotocopias de toda la correspondencia intercambiada. Probablemente, dos o tres reuniones no las he citado, porque no venían al caso. Pero los documentos dirigidos a Ferrocarriles son éstos. Insisto, cuentan con el timbre de recepción de la gerencia general de Ferrocarriles -en el caso en que estén dirigidos al gerente general-, o de la presidencia -en el caso del presidente-, y todo el material está fotocopiado a cada uno de los directores de la época.

Señor Presidente, en consecuencia, no tengo nada más que agregar.

Muchas gracias.

El señor PÉREZ (Presidente).- Agradecemos a nuestro invitado haber concurrido a esta sesión.

La documentación entregada pasará a formar parte de las carpetas de los señores diputados.

El señor FERNÁNDEZ.- Señor Presidente, quisiera puntualizar y reiterar que todo está en poder de Ferrocarriles. Entiendo que hay un contralor a quien le pueden pedir que busque todo este material.

Creo que es importante que les deje la documentación relativa a las cotizaciones. El resto es un intercambio epistolar del momento, un poco duro. Lo mejor es que lo pidan a las instituciones públicas por los conductos que corresponde. No quiero aparecer acusando a nadie.

Hago entrega de las cosas específicas relativas a material y a la cronología de la relación.

El señor PÉREZ (Presidente).- Indudablemente está en su derecho de dejarnos o no el material al que ha dado lectura.

Tenemos serias dudas de obtenerlo a través de Ferrocarriles. El presidente del directorio ha participado de estos encuentros, reuniones e intercambios de cartas. Por lo tanto, difícilmente vamos a contar con ellos.

Si es posible, nos facilita los documentos y le sacamos fotocopias.

El señor FERNÁNDEZ.- Señor Presidente, todo lo que dice relación con valoraciones, especificaciones técnicas...

El señor ESPINOZA.- Señor Presidente, sabemos que es absolutamente voluntario el que entregue los documentos, pero si no lo hace, toda la información que escuchamos y que nos parece trascendental, no tiene mayor sentido.

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

El señor ALVARADO.- Señor Presidente, creo que sería altamente conveniente que esa documentación quede íntegramente en manos de la Comisión.

Estamos enfrentados a una realidad distinta al mundo de fantasía que nos describió el señor Ajenjo. Además, a través de los medios de comunicación, profusamente ha señalado que las reuniones no existieron, que era un contacto informal y que le habían dicho que estaba loco por comprar sólo 4 trenes.

Hoy, nos damos cuenta de que era una relación profunda, formal y seria de la cual EFE no entregó ninguna

respuesta. Está claro que las realidades que contó el señor Ajenjo a la Comisión no corresponden a lo que EFE estaba negociando con otras empresas.

Me llama profundamente la atención un comentario hecho en la sesión de hoy, en orden a que el gerente general dice que se sorprende de conocer esta oferta.

En mi caso, me sorprendería gratamente, si están en juego cientos de millones de dólares, tener ofertas de similar calidad a precios más bajos. Y no sorprenderme negativamente por encontrar una oferta distinta en el mercado.

Insisto, me queda la convicción de que la única razón por la cual no se siguió adelante con otros proveedores es porque priorizaron intereses ajenos al de EFE. Por no decir otra cosa.

El señor PÉREZ (Presidente).- Nos interesa como Comisión, como diputados y como país que los trenes vuelvan a funcionar y eso significa adquirir nuevos equipos. De tal manera que nos interesa también tener los antecedentes a mano.

El señor FERNÁNDEZ.- Señor Presidente, la posibilidad de hacer algo respecto de un tren o varios trenes para el país, a través de la opción tecnológicamente calificada, económicamente factible y con créditos ridículos, por llamarlos de alguna manera, en el contexto económico financiero privado como los que ofrecen los chinos, trasciende absolutamente al material rodante.

Esta gente está en condiciones de ofrecer una solución integral.

REDACCIÓN DE SESIONES

79

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

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

-Se levantó la sesión a las 14.35 horas.

LUIS URIBE BRICEÑO,
Redactor
Jefe (S) de Taquígrafos de Comisiones