COMISIÓN ESPECIAL INVESTIGADORA DE LA EMPRESA DE FERROCARRILES DEL ESTADO

Sesión 28ª, celebrada en 12 de marzo de 2008,

de 09.35 a 11.58 horas.

VERSIÓN TAQUIGRÁFICA

Preside el diputado señor José Pérez.

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

Además, asiste como invitado el señor Andrés Velasco, ministro de Hacienda.

TEXTO DEL DEBATE

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

El señor Secretario va a dar lectura a la Cuenta.

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

El señor PÉREZ (Presidente).- Sobre la Cuenta, tiene la palabra el diputado señor René Manuel García.

El señor GARCÍA.- Señor Presidente, ¿a qué se refiere el artículo 10°, de la Ley Orgánica Constitucional del Congreso Nacional?

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

El señor ÁLVAREZ (Secretario).- Señor Presidente, el artículo 10° de dicha ley orgánica establece que: "El jefe superior del respectivo organismo de la Administración del Estado, requerido en conformidad al artículo anterior, será responsable del cumplimiento de lo ordenado en esa disposición, cuya infracción será sancionada, previo el procedimiento administrativo que corresponda, por la Contraloría General de la República, cuando procediere, con la medida disciplinaria de multa equivalente a una remuneración mensual".

El artículo 9° se refiere a la información que solicite cualquier Comisión a un servicio, organismo o entidad por medio del ministro del que dependa o mediante el cual se encuentre vinculado con el gobierno, y no cumpla con tal solicitud.

El señor GARCÍA.- Señor Presidente, también quiero que el señor Secretario lea los nombres de las personas que conformaron el directorio que nombró al señor Luis Ajenjo como presidente de Ferrocarriles.

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

El señor ÁLVAREZ (Secretario).- Señor Presidente, los nombres son los siguientes: Carlos Mladinic, presidente; Humberto Vega, consejero; Alex Fernández, consejero; Mario Marcel, consejero; Beltrán de Ramón, consejero; Andrés Sanfuentes, consejero; Carlos Álvarez, consejero; Francisco Aldunate, consejero, y Eduardo Titelman, consejero.

El señor PÉREZ (Presidente).- Señores diputados, hemos convocado a esta sesión extraordinaria, por cuanto al ministro de Hacienda le era imposible asistir a las 11.00

horas, como estaba previsto, ya que tenía que reunirse con la Comisión de Hacienda del Senado.

Por consiguiente, se suspende la sesión para recibir al ministro.

-Transcurrido el tiempo de suspensión:

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

En nombre de la Comisión, le doy la bienvenida al ministro de Hacienda, señor Andrés Velasco.

Lo hemos convocado a esta sesión especial con el fin de conversar acerca de la situación de Ferrocarriles. Tengo entendido que nos va a hacer una breve exposición sobre el asunto.

Tiene la palabra, señor ministro.

El señor VELASCO (Ministro de Hacienda).- Señor Presidente, agradezco la invitación para venir a conversar con ustedes en esta Comisión.

Lo que preparé es un resumen de la situación financiera de la empresa, con antecedentes que están contenidos, ya sea en su balance, en su estado de resultados o en el presupuesto para el año 2008. Eso nos podrá servir como base para la conversación y las consultas de los señores diputados.

En términos generales, siempre que uno mira una empresa, es bueno partir con el resumen más global de su situación financiera, y eso se incluye en el balance.

Lo que incluye el cuadro son los balances generales consolidados en las categorías más gruesas y pertinentes para los años 2007 y 2006.

No voy a ir categoría por categoría, porque son datos que están disponibles públicamente.

Destaco de este cuadro que hay un deterioro en la situación patrimonial de la empresa. Tanto activos como

pasivos caen 1,7 por ciento. Así debe ser, por reglas contables básicas. Estos datos corresponden a las Fecu que ha presentado la empresa en los distintos años.

¿A qué se debe este deterioro o detrimento patrimonial? A las pérdidas del ejercicio 2007, que ascienden a 37 mil millones de pesos, lo cual también es de público conocimiento.

Una empresa, al tener pérdidas -ésta o cualquier otra, aquí no hay diferencias entre la Empresa de Ferrocarriles del Estado u otra empresa pública o privada-, al tener un detrimento patrimonial que va asociado a pérdidas totales, necesariamente debe ir de la mano de un incremento en el pasivo de dicha empresa, el cual, en este caso 2007, se adquirió con las autorizaciones y decretos correspondientes.

En particular, hay dos decretos. Uno, que permite financiar el plan de desvinculación de trabajadores, y ahí se autoriza, por esa partida, el endeudamiento de 12 mil millones de pesos, y otro destinado a financiar el resto, como es natural, que permite una acumulación de pasivos por un monto de 20 mil millones de pesos.

Ésa es la contraparte formal y legal del hecho objetivo de que ésta es una empresa que, siendo deficitaria, inevitablemente va a acumular pasivos, lo cual también se refleja en su balance. Eso, en cuanto a los stock. Vamos ahora a los flujos.

Ahí aparece el estado de resultados correspondiente al período 2007 y 2006, donde hay que destacar que si bien el 2007 -al comparar el uno con el otro- la empresa tuvo pérdidas, al igual que el 2006, dichas pérdidas disminuyeron en 8,2 por ciento. Es decir, la situación sigue siendo deficitaria, por razones que podemos discutir con más detalles, pero que, grosso modo, son por todas conocidas.

Es importante constatar también que la pérdida total respecto del año anterior cae a 8,2 por ciento y, por lo tanto, hay una mejora leve dentro de la situación deficitaria global de la empresa.

Para ver de dónde viene estos resultados es útil distinguir entre lo que pasa con el margen de explotación y los gastos de administración, lo cual, a su vez, arroja un resultado operacional al cual hay que sumarle el resultado no operacional, lo que nos da la pérdida o ganancia total del ejercicio.

Debemos destacar que el margen de explotación mejora en 2007 en 16,3 por ciento.

El señor GARCÍA.- El ministro dice que la perdida cae en 8,2 por ciento, pero me gustaría saber qué habría pasado si no se le hubieran pasado los 22 mil millones de pesos que le prestaron. Me parece que si descontamos esos 22 mil millones, que corresponden a un crédito adicional y que, en el fondo, no es patrimonio de la empresa, porque debe pagarse, entonces resulta que las perdidas de la empresas no habrían caído en sólo 8,2 por ciento, porque a la deuda de 37 mil millones hay que sumarle los 22 mil millones adicionales.

Eso se cae de maduro, porque a ningún particular le prestarían si está quebrado. Lo cierto es que a la empresa le pusieron una inyección de plata que tapó la pérdida real y dio una disminución de 8,2 por ciento.

El señor PÉREZ (Presidente).- Señores diputados, por favor hagan sus consultas al término de la exposición del señor ministro.

Puede continuar, señor ministro.

El señor VELASCO (ministro de Hacienda).- Gracias, señor Presidente.

Es importante tener en cuenta dos categorías contables y económicas que son totalmente distintas. Una cosa es el resultado del ejercicio de una empresa y otra muy distinta la manera como se financia ese resultado. Si hay ganancias, se pagan dividendos a los dueños de la empresa o se retienen las utilidades, pero si hay perdidas, en esta empresa o en cualquier otra, se financian con un aporte de

capital o con deuda. Ése es el menú que nos entrega la contabilidad.

Por lo tanto, hay dos afirmaciones que son total y completamente distintas. Mirando los resultados y mirando los flujos, la afirmación que es incontrovertible y que surge del cuadro es que la pérdida total del ejercicio disminuyó. Sigue habiendo pérdidas, pero disminuyeron.

Asunto muy distinto es cómo se financió la pérdida de 2006 y la de 2007. Las respuestas a esas preguntas están contenidas en los presupuestos de los años respectivos. Ustedes saben que cuando se aprueba el presupuesto de una empresa del Estado y ese presupuesto tiene déficit se requiere de una ley para contraer el endeudamiento necesario para hacerle frente. Y a eso corresponden los decretos que materializan ese endeudamiento.

Por lo tanto, son dos asuntos bastante distintos.

Ahora, al interior del resultado general es importante destacar algunos aspectos.

El margen de explotación mejoró en 2007 en 16,3 por ciento. Ese margen mejoró, entre otros factores, porque hubo un incremento en los ingresos, ya que subieron las tarifas de verano, que es el período del año en que hay más afluencia de público y mayor demanda por estos servicios.

Además, los costos de explotación disminuyeron, ya que se efectuó mayor mantenimiento al material rodante, lo cual hizo que hubiera menos desperfectos y problemas. Eso, obviamente, ha disminuido los costos de explotación en el neto.

Por otro lado, lo que subió respecto de 2006 fueron los gastos de administración y ventas. Eso obedeció, fundamentalmente, a un asunto contable, ya que se reclasificó un costo. Lo que antes se consideraba costo de explotación pasó a ser un gasto de administración y ventas. A eso se deben los cambios que veían en los cuadros de la lámina anterior.

En materia de resultado no operacional, en 2006 había sido negativo, pero en 2007 pasó a ser positivo. Eso se debe a la suma de una serie de factores. La verdad es que no sé si tiene sentido referirme a los detalles de eso, pero hubo cambios en los ingresos fuera de la explotación, porque se vendieron menos activos, y también hubo un cambio en los egresos fuera de la explotación, ya que esta empresa hace provisiones, que corresponden al trabajo que se hace con los auditores para ceñirse a las normas contables estándares nacionales e internacionales, y además, como en toda empresa, hubo correcciones monetarias y correcciones por variaciones en el tipo de cambio.

Todo eso, en su conjunto, nos dio una variación favorable en el resultado no operacional. Es decir, donde había una cifra negativa en 2006, pasó a haber una cifra levemente positiva en 2007.

Eso, señor Presidente, en cuanto a el balance de la empresa y sus resultados en los años más recientes: 2006 y 2007.

Reitero que esta información está disponible en la Fecu de la empresa. Lo que estoy haciendo es un resumen de esos datos.

En cuanto a 2008, a nuestro juicio hay dos materias a revisar: el aporte fiscal y el presupuesto de la empresa, porque el aporte fiscal, obviamente, está contenido en la ley de Presupuestos de la Nación, aprobada por la Cámara de Diputados.

El aporte fiscal está resumido en este cuadro que estamos mostrando. El de 2007 está en la primera columna y se encuentra vigente. Fue aprobado por el Congreso Nacional, así es que deben recordar que en el curso del trámite parlamentario, el año pasado, se concretó una diferencia entre lo que había propuesto inicialmente el Ejecutivo y lo que ustedes, señores diputados, y los señores senadores, finalmente aprobaron.

Entonces, ahí tenemos, en la segunda columna, lo que el Ejecutivo propuso inicialmente, que era un aporte por 68.600 millones de pesos, y lo que aprobó, al menos en una primera instancia –voy a referirme a eso más adelante- el Congreso Nacional, que fueron 47.299 millones de pesos. Es decir, el Congreso recortó algunas partidas.

¿Cuáles fueron esas partidas? Lo que se concordó con los parlamentarios fue una rebaja transitoria de 21.301 millones de pesos, que corresponden a dos ítems: el aporte a Biovías y las amortizaciones de los contratos CP y EFE, que son contratos de provisión de infraestructura, vinculados, fundamentalmente, a la línea férrea.

Lo que se convino –esto se conversó con los parlamentarios y está en el protocolo que acompaña a la ley de Presupuestos- es que la empresa presentará a la Comisión Mixta de Presupuestos, el 30 de abril –es lo que quedó consignado en el protocolo- un plan trienal de desarrollo que cubrirá los años 2008, 2009 y 2010.

El compromiso contraído entre el Poder Legislativo y Ejecutivo es que, una vez presentado ese plan, haremos un suplemento que le permita a la empresa tener los 21 mil millones de pesos que fueron temporalmente disminuidos, con lo cual se podrán hacer los aportes y las amortizaciones al Biovías. Obviamente, no estaba en el interés de nadie –eso quedó muy claro en el trámite de la ley- que el día de mañana la empresa no tuviese los recursos para hacer las amortizaciones. No queremos que una empresa privada, y especialmente una pública, no pague sus deudas el día de mañana. Por lo tanto, como hay deudas programadas para después del 30 de abril, entregado el Plan de Desarrollo Trienal de la empresa, vamos a suplementar el presupuesto, de modo que esa empresa del Estado pueda cumplir con sus obligaciones.

En cuanto al presupuesto de caja que ustedes aprobaron, éste contempla un déficit total de 49 mil millones de pesos, correspondiente a la suma del déficit corriente, de

19 mil millones de pesos, y del déficit de capital de 30 mil millones de pesos.

En materia de gastos corrientes, en la empresa ha habido renovación de personal. Como hemos visto, hay un plan de desvinculación que viene desde hace varios años -eso es parte del origen de la deuda, porque es de circulación voluntaria- con el pago de indemnizaciones y otros incentivos a los trabajadores. Dada esa rotación y ese plan, para el año en curso, el presupuesto contempla una dotación de 1.145 trabajadores, lo cual se explicitó en la discusión parlamentaria.

También, en ese presupuesto de caja, específicamente en el ítem “Gasto en bienes y servicios”, hay un aporte importante para el mantenimiento y la reparación de vías y trenes. Además, se ha contemplado –y así se ha verificado en los hechos- un mayor gasto en energía eléctrica. Todos sabemos que la electricidad está cara, por lo tanto habrá un mayor gasto de la empresa en esa materia.

Asimismo, hay intereses que es necesario ir pagando, los cuales, como está contemplado en el Presupuesto, se pagan con un aporte fiscal, es decir, un servicio de la deuda que está con garantía estatal. Los bonos que ha emitido la empresa están con garantía estatal, usando la autorización de garantía que ustedes nos han dado y que nosotros hemos puesto en práctica.

En relación con la partida de capital, ésta considera todos los proyectos de arrastre CPIF y SEC, ambos de provisión de infraestructura en vías férreas y tendido eléctrico, respectivamente, y vinculados a la operación de los trenes. Todos los proyectos de arrastre necesarios para concluir esas obras fueron aprobados por ustedes en el Presupuesto de este año, porque obviamente se iniciaron en el período 2003-2005, muchos de los cuales están a punto de terminarse. Además, ese presupuesto incluye un monto de 1.528 millones de pesos, es decir, un poco más de 3 millones de dólares, para el estudio de futuros proyectos.

Finalmente, dado que los presupuestos de 2006, 2007 y 2008 contemplan un déficit, hay que financiar este último. Este año daremos mayor peso a la deuda de largo plazo, porque es más barata y, además, genera menos inestabilidad y da más tranquilidad y seguridad a la empresa. La deuda corta, que ya está vigente, se está reestructurando y refinanciando para alargar los plazos. Además, no está contemplado emitir nuevas deudas de corto plazo, sino que donde haya necesidad de emitir deuda adicional –y la habrá porque hay un déficit-, se emitirá una deuda de largo plazo, con lo cual la empresa estará más tranquila porque no tiene vencimiento todos los meses. Dado que Chile tiene una muy buena posición en los mercados financieros, hay entidades privadas dispuestas a darle financiamiento de largo plazo a la empresa con buenas condiciones. De hecho, el trabajo en curso contempla emisiones de deuda de largo plazo de aproximadamente 250 millones de dólares para reestructurar los pasivos de corto plazo, los cuales son cortos y caros. De esa suma, aproximadamente 160 millones de dólares tienen garantía estatal. Estamos usando los márgenes de garantía otorgados por el Congreso. Obviamente, esos préstamos con garantía estatal gozan de buenas tasas de interés, lo que también contribuye a disminuir la mochila de intereses a la empresa.

Eso es todo cuanto puedo informar respecto de la situación financiera de la empresa y de su presupuesto en el año en curso.

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

El señor JARAMILLO.- Señor Presidente, me queda muy clara la exposición del ministro Velasco y, además, me da una relativa tranquilidad respecto del futuro de la empresa. Si bien es cierto hay una deuda de 1.300 millones de dólares, la cual se contrajo para hacer funcionar Ferrocarriles a través del país, además de todo lo que hemos ido conociendo en esta Comisión Investigadora. Pero nunca la deuda ni el ilícito corresponden a los 1.300 millones de dólares, como aquí se ha querido hacer aparecer. Tenemos muy claro que hay ilícitos que pueden derivar en delitos.

Sin embargo, la Empresa de Ferrocarriles del Estado siempre dijo que el Ministerio de Hacienda no había cooperado con el Plan Trienal 2006-2008. Entonces, como eso a lo mejor no correspondía al período del ministro Velasco, él puede estar un tanto ajeno a esa situación. Ahora bien, Hacienda tiene a un representante en el directorio de la empresa, el cual debe haber transmitido que hubo muchas irregularidades desde 2003 a 2005, razón por la cual el Ministerio no apoyó el Plan Trienal 2006-2008. Entonces, me daría una especial satisfacción el hecho de que el actual Ministerio de Hacienda haya logrado parar a tiempo algo que, a lo mejor, pudo haber resultado peor –para algunos es muy difícil que lo sea- en términos de los resultados y para el país.

Los diputados que representamos a ciudades del sur en esta Comisión pretendemos que este mal ocasionado por la mala dirección y administración no se refleje en que nunca más volvamos a tener esta columna vertebral, creada alrededor de 1900 por los visionarios que construyeron el ferrocarril desde el norte al sur de Chile. Incluso, en dichas ciudades hay comités que en su momento estuvieron presentes para lograr lo que se llevó a cabo en 2005, cual es la vuelta del tren al sur. Miles y miles de chilenos pedían la vuelta del ferrocarril, pero hoy están dolidos por lo acontecido.

Por lo tanto, me gustaría conocer la opinión del ministro Velasco respecto de cómo ve el futuro de la empresa. Insisto, como el Ministerio de Hacienda tiene un representante en el directorio de la empresa, obviamente debe estar al tanto de lo que está sucediendo.

Asimismo, ¿qué ocurrió en el período 2003-2005? ¿El Ministerio de Hacienda estaba consciente de que las cosas se estaban llevando a cabo de mala forma por parte de la Administración? Posteriormente, al cortarse el período 2006-2008, si tenemos la oportunidad de lo que el ministro ha mencionado en el sentido de que desde 2008 a 2010 comience una nueva etapa, me gustaría saber dónde se debe influir al sur de Chile, que es el gran afectado y el que espera la decisión del Estado para decir en qué momento podría comenzar a funcionar nuevamente el tren, porque, en el fondo, sus

líneas se encuentran en un estado relativamente bueno y sólo faltan las máquinas, las cuales se compraron en forma inadecuada.

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

El señor ALVARADO.- Señor Presidente, de la exposición del ministro me quedo básicamente con los resultados operacionales, porque en la parte no operacional influyen otros elementos de carácter contable ya sea hacia arriba o hacia abajo. De acuerdo a los antecedentes operacionales, el déficit aumenta en 13 por ciento, es decir, si continúa operando la empresa se produce una pérdida sistemática que no cubre los costos marginales que permitan estabilizar esa pérdida. Por lo tanto, la primera conclusión que obtengo es que mientras más tiempo funcione Ferrocarriles, más pérdidas se producirán.

En segundo lugar, fuimos debidamente informados en la Comisión y en la discusión presupuestaria que el Plan Trienal tenía tres componentes: una base de recursos propios comprometidos por EFE -alrededor de 400 millones de dólares- ante los organismos técnicos competentes del Ejecutivo, llámese el SEP o el Ministerio de Hacienda; un componente de deuda para el cual aprobamos, en forma unánime, una garantía estatal, porque estábamos convencidos de la necesidad de llevar adelante este proyecto y, por último, la liquidación de activos o el levantamiento de ramales, pero ¿con qué nos hemos encontrado? Que lamentablemente muchos de los recursos no están donde deberían estar y hay una suerte de una actuación confabulada para defraudar al Estado, según la Contraloría y que están investigando los tribunales de Justicia. Por lo tanto, hay una parte muy delicada que dice relación con la gestión de la empresa.

Tampoco están los recursos propios que debe aportar Ferrocarriles. Pero eso se debe a otro problema de fondo -puedo estar equivocado, y si es así le pido que me corrija-, desde el punto de vista de la calidad y de la oportunidad de la evaluación de los proyectos. No puede ser que en esta misma Comisión se nos haya dicho que entre 50 y 80 millones de dólares no tenían evaluación de ningún tipo. Es decir, se

le ocurrió a alguien al interior de la empresa, lo formularon, gastaron los recursos y hoy están pagándose las consecuencias.

He hecho esta introducción porque quiero saber si existe una visión crítica constructiva pensando a futuro, respecto del rol del Sistema de Empresas Públicas, porque su rol está claro cuando designa a las autoridades de EFE y cuando da su visto bueno para el Plan Trienal que se aprueba con recursos extra Congreso Nacional, pero no he conocido ninguna acción del SEP desde el punto de vista del seguimiento, de la evaluación o de la oportunidad de los sistemas de control. Ahí estamos en un problema serio, delicado y que, de una u otra forma, no permitió reaccionar a tiempo. Igual situación sucede con el rol de la Superintendencia de Valores, pues ella recibe sistemática y oportunamente la información, que es la fuente que nos entrega estos datos, la Fecu.

¿Por qué estos organismos que el Estado tiene establecido con un fin determinado no operan oportunamente? Hoy se habla de una deuda de 1.356 millones de dólares, esto es 200 ó 250 millones de dólares adicionales a lo establecido originalmente para el Plan Trienal. La composición de este Plan decía que la deuda no iba a sobrepasar los 400 ó 500 millones de dólares, pero nada de eso se cumplió. Por eso, le pido su opinión respecto del rol que cumplió el Sistema de Empresas Públicas en esto, las debilidades que se presentaron, cómo se piensan corregirlas y si este gasto en proyectos de inversión sin ningún tipo de evaluación más que irregular es un acción constitutiva de delito. No puede ser que cualquier persona designada en un cargo de pronto se le ocurra algo, que podría ser bueno, y no lo consulte a Mideplan, no lo someta a la opinión del Ministerio de Hacienda y porque tiene la plata en la caja y los préstamos autorizados, gire y lo haga. Ese cúmulo de situaciones nos tiene donde estamos.

Por otro lado, cuando asumió su cargo el señor Rodríguez Grossi dijo en la Comisión y a través de la prensa que la única solución de Ferrocarriles es que el Estado se haga cargo de la mochila de la deuda para liberar a la empresa y partir de cero. ¿Cuál es su opinión al respecto?

Porque ya no es una decisión técnica, sino de carácter político y no sé si el Gobierno está dispuesto a que las pérdidas debido a la irresponsabilidad de unos pocos la asumamos todos. Creo que debe haber un sentido profundo de la responsabilidad en la administración de los recursos de todos los chilenos.

El señor DE URRESTI.- Señor Presidente, sería bueno que el ministro contestara las dos preguntas formuladas. Prefiero hacer mis preguntas después de escucharlo.

El señor PÉREZ (Presidente).- Tiene la palabra el señor ministro de Hacienda.

El señor VELASCO (Ministro de Hacienda).- Señor Presidente, el diputado Jaramillo preguntó sobre el compromiso del Gobierno con el desarrollo de Ferrocarriles y sobre los distintos planes trienales. Ciertamente -y esto lo han dicho la Presidenta de la República, el ministro de Transportes y el presidente de Ferrocarriles- este Gobierno tiene el compromiso de mejorar la gestión y la calidad del servicio de Ferrocarriles. De eso no cabe ninguna duda. Ello implica una serie de responsabilidades, una de las cuales es ir mejorando la situación financiera de la empresa, tema que podemos conversar en forma más detallada. Lo otro es formular los planes a futuro. Respecto a esto último el compromiso del Ejecutivo, y que vamos a cumplir, aunque es algo que le corresponde a la empresa, a su directorio y a su plana ejecutiva, es presentar al Congreso y a la Comisión Mixta de Presupuestos un plan de desarrollo para el período 2008-2010 que contemple los diversos proyectos e inversiones que la empresa va a hacer.

En cuanto al Plan Trienal 2003-2005, que se ha ejecutado en detalle, quiero entregar dos datos al respecto: Primero, el grueso de las inversiones de dicho Plan, que son pertinentes a este Gobierno, venían en el Presupuesto de 2006, que nosotros llevamos a la práctica, pero que fue aprobado por el Congreso Nacional durante el período anterior. Segundo, todavía quedan inversiones de arrastre, como vimos en unas láminas del power point, vinculadas al Plan Trienal 2003-2005, y las estamos ejecutando y vamos a seguir ejecutando en detalle. No tengo antecedentes respecto de si hay arrastre en los años que siguen.

En cuanto al déficit que los diputados Jaramillo y Alvarado mencionan, cada una de las diversas definiciones de resultado tiene ventajas y desventajas. Hay gente a la que le gusta centrarse en los costos e ingresos de explotación y limitar el margen de explotación, porque eso da cierta información. Hay gente que quiere ver resultados operacionales y otra que le parece que los no operacionales son también relevantes, porque hay provisiones y asuntos contables que considerar.

Ahora, el hecho objetivo es que esta es una empresa que ha sido y continúa siendo deficitaria, en eso no hay ningún misterio y está claro en la Fecu y en los presupuestos que he traído. También es evidente, por un asunto puramente aritmético, que parte de este déficit tiene que ver con una acumulación de deuda, especialmente de corto plazo que es cara de refinanciar. Por lo tanto, como el stock de pasivos es bastante abultado una de las cosas que estamos haciendo y vamos a seguir haciendo es manejarlo de modo más activo para que el costo de mantener esa deuda sea menor. Efectivamente, la empresa tiene una deuda de 1.300 millones de dólares. No obstante, es muy importante aclarar, porque a veces la ciudadanía se confunde, que se trata de una deuda vinculada a proyectos de inversión, respecto de los cuales se pueden tener diversas visiones, pero que, en todo caso, fue aprobada por la Cámara de Diputados. Como ustedes saben, ni el Estado ni las empresas públicas con garantía del Estado pueden emitir deuda sin que ella esté considerada en el artículo 3° de la ley de Presupuestos de la nación. De hecho, todos los años concurrimos al Congreso Nacional a solicitarles esa autorización.

Por lo tanto, ese stock de deuda corresponde a obligaciones que se emitieron de acuerdo con lo aprobado en las leyes de presupuestos, específicamente en las de los años 2006, 2007 y 2008, en actual ejecución.

Obviamente, una deuda de ese tamaño requiere un manejo activo de deuda, y eso es lo que estamos haciendo: refinanciando la deuda, emitiendo bonos con garantía del Estado de más largo plazo. La idea es que el costo de manejar esa deuda vaya cayendo en el tiempo.

Quiero entregar un dato más respecto del endeudamiento. Si la deuda es del Gobierno de Chile o de una empresa que es enteramente propiedad del Estado, se produce una diferencia legal y contable, pero no sustantiva. El hecho verdaderamente relevante es que se trata de deuda que en su gran mayoría cuenta con garantía estatal, por lo que necesariamente la empresa la servirá, ya que, de un modo u otro, está vinculada a los pasivos totales de la República de Chile. Ésa es la realidad legal y práctica.

En cuanto al rol de las instituciones, no me voy a pronunciar sobre los detalles de lo que pueda o no haber ocurrido en años en los cuales no estaba en la administración pública, pero sí reafirmo los dichos de la Presidenta de la República, del ministro que habla y de otros miembros de esta administración respecto de la convicción que tenemos en cuanto a que hay espacio para perfeccionar la institucionalidad del sistema de empresas públicas y el gobierno corporativo de dichas empresas. Así lo ha expresado la Presidenta de la República en al menos dos o tres ocasiones en meses recientes, como en el discurso que pronunció en el Encuentro Nacional de la Empresa, Enade. De hecho, hay un compromiso explícito del Gobierno en orden a enviar un proyecto de ley, que se encuentra en la fase final de su redacción –hemos conversado el tema alguna vez con los diputados Alvarado y Jaramillo en la Comisión de Hacienda-, y que apunta a precisar el rol del SEP, ya que hoy es junta de accionistas, holding y, en algunas dimensiones, también le corresponde tomar decisiones respecto de la estrategia de crecimiento y de la coordinación de las políticas de las empresas públicas.

A ese respecto, les recuerdo que el programa de gobierno de la Presidenta Bachelet y de La Concertación señala que parece importante que tanto en el SEP como en el directorio de las empresas públicas haya directores independientes que ofrezcan una cuota de autonomía adicional a tales empresas.

También nos ha parecido importante -esto lo he mencionado en más de una oportunidad, como les consta a los

diputados de la Comisión de Hacienda- perfeccionar la entrega de información y la rendición de cuenta de las empresas públicas, porque hay asimetría en esta materia. Así, hay ciertas empresas –Codelco, Enami y EFE son ejemplos de esto- que están sometidas a las reglas de las sociedades anónimas abiertas, pero no porque sean ese tipo de sociedades, sino porque han emitido documentos que se transan en el mercado, lo cual las pone en la obligación de entregar cierta información a la Superintendencia de Valores y Seguros, como la relativa a las Fecus.

En muchos casos esa obligación de entregar información no está establecida por ley que rige a la empresa respectiva, sino que sencillamente deriva del hecho de que la empresa tiene documentos de oferta pública. Codelco es un caso emblemático en este sentido

En otro proyecto de ley, que ya se encuentra en tramite en el Congreso Nacional, específicamente en la Comisión de Minería de la Cámara de Diputados, hemos dicho que para perfeccionar el gobierno corporativo de Codelco nos parece que la obligación de entregar información debería constar en una ley y no que derive de un accidente vinculado al hecho de que emita bonos que se transan en el mercado.

Entiendo que los señores diputados deben concurrir a la Sala a dar quórum, así es que para terminar sólo diré que, en resumen, la postura del Gobierno en esta materia es que invitaremos al Congreso a que legislemos para perfeccionar los temas referidos a la información, a la rendición de cuenta y a la gestión del Sistema de Empresas Públicas.

El señor PÉREZ (Presidente).- Gracias, señor Ministro.

Se suspende la sesión para que los diputados podamos concurrir a votar a la Sala.

-Transcurrido el tiempo de suspensión:

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

Señor ministro, sabemos que Ferrocarriles tiene una deuda que, como usted mencionó, es enorme, y pertenece al Estado.

La mayoría de los integrantes de esta Comisión participó durante muchos años en lo que se llamó la “bancada ferroviaria”, que impulsó y respaldó la reposición del servicio de trenes al sur de Chile, que estaba muerto, ya que no salía ningún tren desde la Estación Central hacia el sur ni llegaba alguno a ella. Estamos hablando de hace aproximadamente nueve o diez años.

119 diputados de la época, de Arica, de Punta Arenas y de todo el país, apoyaron la iniciativa de reponer el tren al sur de Chile. Lo hicimos mediante un proyecto de acuerdo que enviamos, junto con las firmas de apoyo de más de 70 mil ciudadanos, al ex Presidente Ricardo Lagos, quien nos respondió que la iniciativa contaba con un respaldo ciudadano muy importante y que en 10 años más, no obstante los trabajos de ampliación que en esos momentos se estaban terminando en la Ruta 5 Sur, esa vía estaría saturada. Hoy vemos que ya está saturada. Cuando llegamos a los peajes, podemos observar largas filas de automóviles, especialmente los fines de semana largos.

Entonces, creemos que el tren al sur de Chile es una necesidad de país, más que de los sureños, y que la geografía nos obliga a repensar y mejorar tanto las vías como las maquinas, porque las que se compraron corresponden, lamentablemente, a equipos demasiado viejos cuyo resultado ha sido desastroso.

Por eso, la mayoría de los diputados de esta Comisión, especialmente los sureños, creemos que no sólo se debe solventar la deuda de Ferrocarriles, sino también inyectar recursos a la empresa para mejorar la vía, comprar trenes y entregar esta alternativa al pueblo de Chile, aunque tenemos claro que la Empresa de Ferrocarriles del Estado nunca será autosuficiente desde el punto de vista económico, como no lo es ninguna empresa ferroviaria en países

desarrollados. Tampoco lo es la salud; tampoco lo es la educación, y tampoco lo es el Transantiago.

Queremos que este medio de transporte, que tanto necesita el sur de Chile, se desarrolle con visión de país, para que en un futuro no lejano llegue un proyecto de ley al Congreso Nacional destinado a que se aporten recursos a Ferrocarriles, pero que establezca claramente en qué se van a invertir, porque la verdad de las cosas es que el trienio 2003-2005 tuvo una gestión que, por todo lo que hemos visto en la Comisión, podemos decir que fue absolutamente desastrosa en materia de orden, de inversión y del destino de los recursos del Estado.

Tiene la palabra el diputado Nicolás Monckeberg.

El señor MONCKEBERG (don Nicolás).- Señor Presidente, tengo varias preguntas en el entendido de que la importancia de la presencia del ministro de Hacienda en la Comisión se relaciona con el futuro, con lo que hacemos con Ferrocarriles para adelante.

El ministro Velasco ha manifestado varias veces que una de las acciones que va a emprender es la reestructuración de las deudas de corto plazo. Imagino que es un poco lo que se ha venido haciendo hasta ahora.

En ese plano, le pido que especifique cuántos recursos quedan de la ley aprobada, por la cual se hizo la última operación el año pasado, porque de eso va a depender si como Congreso vamos a conocer de esas futuras operaciones o no, porque si queda cupo no nos van a preguntar sobre el destino, sino que solamente se requiere dictar el decreto correspondiente. Si no queda cupo, va a ser necesario dictar una nueva ley que autorice otorgar ese aval. Me interesa este punto, señor ministro, porque he pedido esa información a la Dirección de Presupuestos desde hace un buen tiempo y aún no me ha sido entregada.

Entiendo que estamos bastante ajustados en ese fondo y seguramente no debe quedar mucho saldo. Entonces, le pido que lo especifique. Por último, si no tiene el dato, le

pido que confirme por escrito cuánto queda de cupo disponible para aval del Estado, según la ley Nº 19.767.

Por otro lado, de una vista rápida a las cifras que usted trajo a la Comisión, tengo la sensación de que algunas de ellas no están contenidas en las Fecu; y quizás la Fecu que está publicada es menos explicativa, porque está llena de observaciones. Por ejemplo, en lo que se refiere a la situación financiera, hay una explicación que da cuenta de las reuniones de la comisión de trabajo con comités interministeriales, y no entra a las cifras tan específicas como uno habría esperado.

En función de eso, me interesa saber lo siguiente. ¿Qué medidas precisas ha tomado usted o su ministerio, o piensa tomar, para parar el actual comportamiento de pérdidas operacionales de la empresa?

Voy a entrar en el detalle de cosas que se han sabido que ocurrieron en el pasado y que están acreditadas, no sólo por esta Comisión, sino que incluso algunas de ellas en tribunales.

En primer lugar, proyectos aprobados y financiados sin los RS correspondientes.

Usted me puede decir que eso es increíble, y no tengo duda de que bajo su dirección eso no ha ocurrido, pero anteriormente ocurrió, y por montos que superaban varios millones de dólares. Lo afirmó en la Comisión el propio gerente general de Ferrocarriles aquí. Es decir, había desorden.

En segundo lugar, los hechos han demostrado que las evaluaciones de proyectos se hicieron muy mal. Uno espera que la actual autoridad diga que tomó tales medidas para que los proyectos futuros de Ferrocarriles nunca más tuvieran una evaluación tan negativa como la que han tenido hasta ahora. Y no me refiero sólo a la estimación de la demanda, sino que, además, a la rentabilidad social.

En tercer lugar, respecto del rol de control, fíjese señor ministro que todos los oficios que ha mandado la Superintendencia de Valores y Seguros, entidad encargada de fiscalizar a EFE, son recientes. Es decir, en la medida que iba estallando esta suerte de seguidilla de escandalillos relacionados con Ferrocarriles, a la semana siguiente la Superintendencia emite oficios de fiscalización.

Entonces, uno se pregunta: ¿en qué estuvo la Superintendencia en los últimos cinco años, durante el plan trienal, en que no fiscalizó prácticamente nada de lo que recién ahora está fiscalizando? Por ejemplo, me refiero a balances abultados, a la inmensa cantidad de plata que se declaró incobrable dos meses después, por el aumento en las facturas, lo cual, obviamente, tenía impacto en el resultado final del balance, pero además en los bonos de algunos ejecutivos, a negociaciones incompatibles, en fin. Son cosas que tampoco han requerido mucha investigación.

Entonces, uno se pregunta por qué la Superintendencia empieza a pedir los antecedentes recién cuando estos problemas aparecen en la prensa.

Quiero saber si usted tiene una evaluación del rol de la Superintendencia respecto de cómo tiene que operar con Ferrocarriles y qué correcciones se van a imponer.

Por otra parte, también hemos tenido la posición de la propia Contraloría, la que nos ha señalado que hay un tope de fiscalización severo entre lo que hacen ellos y lo que realiza la Superintendencia. Al final, alguien tiene que tomar la decisión y decir si esta empresa va a seguir, si vamos a continuar inyectándole plata, si vamos a evaluar bien los proyectos y si vamos a hacer las cosas bien. ¿Pero quién la va a controlar?

A continuación me voy a referir al SEP. No nos olvidemos que todo lo que hemos sabido de Ferrocarriles, tanto en lo financiero como en lo que se refiere a la legalidad, transparencia y probidad, ocurrió a vista y presencia del SEP.

En esto, señor ministro, quiero ser un poco más impaciente. No sé por qué hemos esperado dos años para tomar medidas respecto de la administración interna del directorio de EFE o del SEP. Es cierto que se requiere una ley de gobiernos corporativos para tener directores independientes, pero también se puede hacer sin ley. Perfectamente, pudimos haber hecho una selección de directores por criterios distintos a los políticos.

Por lo tanto, me gustaría saber cuándo vamos a tener implementado, de una vez por todas, un gobierno independiente, con criterios técnicos, tanto en el SEP como en la Empresa de Ferrocarriles del Estado.

Asimismo, ustedes encargaron, a mi juicio en forma acertada, un informe al Banco Mundial. Dicho informe tiene importantes conclusiones. Una de ellas es el grado de politización de las decisiones de esta empresa.

Me gustaría conocer qué medidas piensa tomar al respecto. Es decir, ¿cómo paramos el grado de politización y de utilización coyuntural de esta empresa, que finalmente la lleva a tomar malas decisiones? Esto lo señalo –insisto- a raíz de la conclusión que saca el propio Banco Mundial.

Además, el Banco Mundial dice una cuestión que pasó por alto. Cuando analiza la política de subsidios estatales, nos indica, comparando Ferrocarriles con una empresa de buses cualquiera, que se está subsidiando regresivamente los trenes.

Entonces, más allá del romanticismo de defender o no el servicio de ferrocarriles, lo que queremos saber -y lo consulto al ministro presente- es cómo se va tomar finalmente esa decisión. Cuando este informe nos dice que los pasajeros que viajan en bus son mucho más pobres y necesitados y tienen mayores dificultades que los que viajan en tren, ¿qué significa eso? ¿Quiere decir que estamos subsidiando a los que tienen recursos y dejando a los más pobres sin apoyo?

Por lo tanto, le pido que me explique cómo toman esa recomendación del Banco Mundial.

Por último, le pido franqueza en su respuesta a una consulta ciento por ciento política, pero tengo la obligación de hacerla.

Luis Ajenjo ha dicho públicamente que si Ferrocarriles está en las condiciones en que hoy se encuentra -esto es, con los servicios prácticamente paralizados- es responsabilidad directa del actual Gobierno. Si no es así, le pido que me corrija, pero no estoy inventando nada. Es decir, el señor Ajenjo ha afirmado que Ferrocarriles está en la actual situación porque el Gobierno no ha hecho las inversiones necesarias, que debieron haber continuado. No quiero emitir mi opinión sobre ese comentario, pero así lo dijo.

Tengo la obligación de preguntarle, como representante de las finanzas del actual Gobierno, si comparte esa crítica.

He dicho.

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

El señor DE URRESTI.- Señor Presidente, quiero hacer una aclaración previa a lo que ha señalado mi colega Nicolás Monckeberg sobre el romanticismo de la defensa de ferrocarriles.

Quienes añoramos y defendemos la reinstalación de Ferrocarriles, especialmente en su servicio al sur, no es por romanticismo, sino por una convicción profunda de que el ferrocarril es un elemento de competitividad para nuestra economía, para nuestros productores, para nuestras empresas y, especialmente, es una alternativa de transporte para miles de personas. Eso no es romanticismo. Para eso están los trenes de turismo, el vapor, el tren del vino. No imagino, diputado Monckeberg, que en San Carlos y las comunas que usted representa esto sea romanticismo. El ferrocarril es una alternativa de transporte.

Lo que en definitiva queremos es que, así como crece este país y en el mundo se está revalorizando el servicio ferroviario, aquí también contemos con un sistema de trenes. Sin ir más lejos, España está inaugurando hoy importantes líneas de alta velocidad. Nosotros estamos aún distante de esa realidad, pero sí queremos tener un servicio eficiente, seguro, que transporte y que sea competitivo, que ofrezca alternativas, que integre el territorio nacional y no como un acto de romanticismo.

Queremos asegurar los derechos e igualdad de oportunidades de quienes viven en el sur del país.

Agradezco al ministro Andrés Velasco la claridad con que ha planteado las grandes cifras de ferrocarriles, principalmente en lo que se refiere a que gran parte de la deuda que arrastra esta empresa corresponde a inversión que se ha realizado físicamente.

Por otro lado, está pendiente el tema de saber qué ocurrió en 2006 y 2007. ¿Por qué no se continuó invirtiendo? Claramente, con esos resultados de la empresa, era difícil seguir invirtiendo en ella.

Pero respecto del futuro, ¿qué vamos a hacer con la presentación que va a hacer la empresa en abril de 2008? ¿Cuál es el espacio de inversión que se tiene, en el contexto profesional y del gobierno corporativo, en lo que todos estamos de acuerdo? No me cabe ninguna duda de que dentro de las conclusiones de esta Comisión investigadora haremos proposiciones en orden a establecer la mayor independencia e idoneidad para quienes van a encabezar las empresas públicas, particularmente EFE. ¿Cuál es la visión estratégica de competitividad productiva que tiene ferrocarriles?

Hoy tenemos una deuda de 1.200 millones de dólares, pero mucho de ello corresponde a inversión. Por ejemplo, en Puerto Montt tenemos una estación de ferrocarriles que costó 300 millones de pesos. ¿Pero qué vamos a hacer con lo que se realizó en el plan trienal 2003-2005?

Claramente –así lo ha establecido la Comisión investigadora-, la elección del material rodante fue pésima, incluso delictual, y, por lo tanto, debe caer todo el peso de las sanciones a los inescrupulosos que realizaron esas inversiones. Pero si no mantenemos un cierto nivel de inversiones y un estándar de reinversión, la infraestructura de ferrocarriles se va a desvalorizar y vamos a sufrir un retroceso. Insisto: creo que hay una cantidad importante de recursos que se materializaron en vías, estaciones y en el sistema de control de tráfico. Eso debe mantenerse. Es en este punto en que tiene que haber una discusión, porque requiere una definición política.

¿Cuál es su opinión respecto de lo planteado por el presidente del directorio de EFE, señor Jorge Rodríguez Grossi, en el sentido de traspasar la deuda al Estado, para así sacarse esa “mochila” y poder sanear a la empresa? ¿Cuál es su visión al respecto? No le pido su opinión desde el punto de vista político, sino contable.

Ésta es una empresa que, a diferencia de otras privadas, tiene que asumir los costos de su propia infraestructura. Por ejemplo, las empresas de autobuses no pagan la construcción de carreteras; sólo pagan un costo marginal a través de los impuestos a los combustibles. Pero Ferrocarriles tiene que invertir en construir y mantener la operatividad del servicio.

¿Cuál es su opinión? ¿Queremos tener o no un servicio de ferrocarriles? Éste es el tema de fondo. ¿El país está a la altura de tener ferrocarriles o no?

Finalmente, quiero hacerle una petición al ministro Velasco. Tanto en la Sala como en la Comisión investigadora he señalado que la farra de ferrocarriles no la deben pagar los trabajadores; que la irresponsabilidad y los ilícitos que cometieron ejecutivos de la empresa no sean con cargo a la empresa y, menos, a los trabajadores. Hoy tenemos una dotación de 1.145 trabajadores y existe la voluntad, a través de retiros voluntarios –que, en el fondo, no son tan voluntarios-, de reducir esa cantidad. ¿Cuál es la dotación

con la cual la empresa puede funcionar? Si se determina que se debe disminuir la dotación, ¿en función de qué se hará? ¿Qué empresa queremos?

Insisto: creo que mucha gente ve en Ferrocarriles una empresa fundamental del Estado, pero también quiere que haga circular trenes. Hoy está prácticamente dedicada al negocio inmobiliario, y ése no es su verdadera función.

Hay capital y gente capacitada que necesitamos mantener, o reciclar, vía capacitación, pero necesariamente tiene que mover trenes, porque ése es su objetivo. ¿Cuál es su planteamiento ante inquietud?

Reitero: la farra que hubo en Ferrocarriles, que es de responsabilidad de esos ejecutivos, no la deben pagar ni los trabajadores ni las personas que viven en el sur del país, que confiamos en la palabra de la Presidenta de la República, en el sentido de que el servicio ferroviario se iba a reponer para esa zona del país.

He dicho.

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

El señor MONCKEBERG (don Nicolás).- Señor Presidente, sólo quiero aclarar mi consulta porque, a lo mejor, no se entendió bien.

El Banco Mundial dice que el nivel socioeconómico del pasajero que utiliza el tren es muchísimo más alto que el del que se transporta en bus. Entonces, desde el punto de vista del subsidio, se está focalizando mal. Eso no nos puede llevar, inequívocamente, a la conclusión de que se debe cerrar Ferrocarriles. D

Por lo tanto, dado que contamos con la presencia del ministro de Hacienda, desde el punto de vista de la rentabilidad social, ¿cómo piensa enfrentar esta realidad? Uno esperaría ver que se reestructura el servicio para hacerlo accesible a gente de menores recursos, porque no

tiene ningún sentido mantener un servicio subsidiado para los ricos pero no para el transporte de los más pobres, con lo que, supongo, no debe estar de acuerdo ni el propio ministro. Por eso me interesa conocer su opinión al respecto.

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

El señor GARCÍA.- Señor Presidente, quiero ahondar más en lo que ha señalado el diputado Nicolás Monckeberg.

Indudablemente, los subsidios están mal focalizados en el país. Un ejemplo claro de lo que afirmo es que los autos híbridos, que cuestan sobre 15 millones de pesos, no van a pagar patente. Sin embargo, a toda la gente que obligaron a reconvertirse al gas, especialmente los taxistas, la tienen hace varios meses sin gas. En consecuencia, no es de extrañar lo que está ocurriendo.

Por otra parte, quiero decirle al señor ministro que en toda familia hay una oveja negra, y si un hijo gasta se debe a que detrás tiene a un padre que posee mucho dinero. Esto es lo que pasa con Ferrocarriles: tiene un padre potente que le paga todas las embarradas y deudas y que, además, lo defiende. Entonces los tipos de esta empresa saben que tienen un respaldo, un aval, que sigue pagando.

Si hay una deuda de 250 millones pesos, 160 millones los pagan ustedes y los otros 90 millones los paga Ferrocarriles. La pregunta del millón es la siguiente: ¿cómo paga los 90 millones si ya tiene un déficit de más de 100 millones de dólares? O sea, el déficit asciende a 200 millones de dólares, pero sigue gastando.

No digo que privaticemos el transporte de pasajeros, porque algunos “bienintencionados” dicen que queremos privatizar la empresa, en circunstancias de que el transporte de carga, que era la única rentable, lo privatizó el gobierno de la Concertación.

En consecuencia, ¿por qué una empresa se divide en dos partes, una de las cuales es rentable y otra no lo es?

¿Van a seguir pagando la farra? Lo que nos interesa es el futuro de esta empresa, porque el daño hacia atrás ya está hecho. El futuro lo podemos manejar, pero el pasado no; es imposible.

¿Cuánta plata está dispuesto a poner el gobierno? ¿Qué piensa de Ferrocarriles? ¿Va a dejar a la empresa en las mismas manos de personas que han tenido un actuar realmente vergonzoso?

Por otro lado, también quiero hacer una crítica constructiva. El Gobierno ha sido reaccionario en esta materia. Si observa con detención se dará cuenta que la gente que ha sido procesada es la misma que hace todo esto después de venir a la Comisión. ¿El Gobierno no sabía lo que estaba pasando? ¿No tenía conocimiento de estas malas inversiones? ¿No tenía idea de los contratos que pagaban aunque no hicieran nada, porque las máquinas están paradas desde hace años? ¿No sabían de la promesa de un tren turístico para el verano, que llegaría a Temuco, cuyo trayecto duraría dieciséis horas? ¿Quién piensa que una persona va a estar sentado durante esa cantidad de horas en un asiento duro? Realmente, falta reacción ante esta situación. Más vale ponerse rojo una vez y no colorado cien veces.

Pregunto derechamente: ¿Cuál es el futuro de Ferrocarriles? No quiero referirme a la bancada ferroviaria. ¡Por Dios que fue visionario el diputado que no firmó, porque los 119 restantes sí lo hicimos. En verdad, se dio un cheque en blanco para que el Gobierno gastara miles de millones de dólares en cosas que no correspondían.

Ya que al ministro le gustan las cifras –usted estudio en la Universidad de Harvard; yo en la “universidad de Cunco”-, y los números no cambian…

El señor VELASCO (don Andrés).- Jamás estudié en Harvard. Sólo ejercí como profesor en esa universidad.

El señor GARCÍA.- Entonces, es mucho más grave, porque el profesor enseña a los alumnos.

Es cosa de analizar las cuentas bancarias. Desde un principio lo dije y al final cayó la chaucha aquí en la Comisión. Por ejemplo, contratos que partían en 100 millones, al final se incrementaban en cinco o seis veces más. No quiero ser mal pensado, señor ministro, pero me gustaría saber adónde fue a parar esa plata, porque 60 millones destinados para arreglos de oficinas al final se transformaron en 300 millones, lo que me parece increíble.

Asimismo, se compraron durmientes podridos y apolillados a un precio exorbitante, los que debieron ser quemados o devueltos.

En cualquier parte del mundo las malas inversiones que se hicieron reciben el nombre de negociado y de corrupción, pero los gerentes de la empresa que concurrieron a la Comisión decían que no tenían idea de lo que estaba pasando.

Fíjese, señor ministro, que los gerentes cobraban viáticos para ir a España, en circunstancias de que Renfe nos informó que esa empresa les pagaba los hoteles y el traslado. O sea, Ferrocarriles era una parcela de enriquecimiento de algunos señores feudales que formaban parte del gobierno de turno. Seamos honestos: lo que hundió a esa empresa fue su pésima administración, de modo que no se debe echar la culpa a los trabajadores, a la ley ni a ninguna otra cosa. En ese caso hubo mala gestión, y cuando una empresa tiene mala gestión y se pierde la plata, los culpables, en todas partes del mundo, están presos, no en la calle, tratando de defenderse.

Hay un viejo refrán que dice: “No me den, pero pónganme donde haya”. Lo señalo porque si me echan de la pega en una empresa y me llevo 2 mil millones de pesos en la cartera, me voy feliz, porque esa indemnización no la ganaría en ninguna empresa del mundo.

Quiero ser honesto en lo que voy a señalar, señor ministro, y tómelo como quiera, porque da lo mismo. En Ferrocarriles ha habido robo a mano armada, amparado por el

directorio y por los jerarcas que manejaron la empresa, muchos de los cuales -lo que es más grave que la plata que se llevaron- hoy están dirigiendo a otras empresas.

Por lo tanto, luego del breve resumen que he hecho sobre lo que ha pasado en Ferrocarriles, situación que el ministro de Hacienda conoce mejor que nadie, quiero que se refiera exclusivamente al futuro de la empresa. Quiero saber si el Estado, el Gobierno, hará de papá rico y seguirá manteniendo a ese hijo pródigo que gasta lo que no tiene, porque sabe que tiene un respaldo detrás, de manera que lo seguirá haciendo.

Por último, deseo señalar al ministro de Hacienda que a empresas de ese tipo, similares a los hijos botarates de una familia, que no cuidan nada, porque saben que tienen un tremendo potencial económico detrás, es mucho más barato ponerles un sueldo y mantenerlas, para que no sigan trabajando, porque las pérdidas seguirán aumentando.

Muchas gracias.

El señor PÉREZ (Presidente).- Son muy interesantes los comentarios de los señores diputados, pero les solicito que se centren en las consultas que desean formular al ministro de Hacienda.

Tiene la palabra el diputado Gastón Von Mühlenbrock.

El señor VON MÜHLENBROCK.- Señor Presidente, la Comisión deberá evacuar su informe en pocos días más, de manera que quiero señalar que da la impresión de que EFE se utilizó para cuoteo político y para efectuar intervención electoral, porque cuesta entender por qué se compraron cuatro trenes que estaban prácticamente desguazados en España. Eso ocurrió, entre otras cosas, debido a que tenían que llegar antes de cierta fecha, para la inauguración del tramo Osorno-Puerto Montt, la que se efectuó cinco días antes de la elección presidencial, ocasión en que el Presidente Lagos llevó a cabo el recorrido, en el que inauguró estación por estación.

Tal como dijo el diputado señor René Manuel García, en este caso hubo un grupo de personas -perdónenme que lo señale de esa manera- que actuó como gato de campo, porque se llevaron mucha plata para la casa. Un gran número de ejecutivos de la empresa viajó a Francia y a España, pero realmente no sé a qué fueron, porque basta observar las inversiones que ha efectuado Ferrocarriles y lo que pasa hoy en el sur de Chile, donde hay estaciones fantasmas, sin actividad alguna, en cuya inauguración se gastó mucha, pero mucha plata.

Entonces, quiero preguntar al señor Andrés Velasco qué pasó en el Ministerio de Hacienda cuando se aprobaron esas platas. ¿Fueron engañados, porque les presentaron balances o propuestas falsas? Sé que el señor Andrés Velasco no estaba a cargo de esa cartera en aquella época y no era funcionario público. Se lo consulto porque siempre me ha merecido el mayor respeto la gente que trabaja en Hacienda. Entonces, creo que engañaron a alguien, porque no creo que ese ministerio se haya prestado para entregar recursos así no más, puesto que nunca ha sido su característica. Por lo tanto, tengo la impresión de que alguien les vendió la pomada a sus funcionarios o que fueron objeto de algún tipo de presiones políticas. Quiero saber si el ministro tiene algún tipo de antecedentes sobre esa situación, puesto que me consta que en Hacienda hay gente muy preocupada por lo que está pasando en estos momentos, tal como me ocurre a mí, debido a que siempre ha sido una cartera prestigiosa en materia del cuidado de las finanzas públicas.

Respecto del plan trienal 2003-2005, quiero que me informe cuál fue el valor inicial y el monto final de inversión que se aprobó, es decir, si hubo cambio respecto de las platas que se aprobaron, porque ha costado mucho que los representantes de los organismos que han concurrido a la Comisión nos entreguen esa información. Si ha ocurrido en esos casos, para qué hablar de EFE, de manera que me gustaría aprovechar la presencia del ministro de Hacienda y de sus asesores para que nos den a conocer cuál es la situación real.

Por otra parte, se habla de manera muy elegante de desvinculación de personal para referirse a los despidos de funcionarios. Como me preocupa la situación de los trabajadores de la empresa, quiero saber cuál va a ser la política de personal que se aplicará en Ferrocarriles, porque creo que ellos no son los culpables ni tienen mayor responsabilidad en la millonaria cantidad de recursos que se han dilapidado en este caso.

Por otro lado, me gustaría que la propuesta que sobre EFE elaborará el señor Jorge Rodríguez Grossi fuera algo serio, porque los sureños sufriremos las consecuencias y nos quedaremos sin tren, sólo con las estaciones. En todo caso, espero que esa propuesta no implique sacar plata de los recursos regionales –que también hemos escuchado-, puesto que no quiero que se sigan riendo de la gente del sur. Por lo tanto, las propuestas deben ser concretas. Que se digan las como son, ya que, tal como dijo el diputado señor René Manuel García, más vale ponerse una vez rojo que cien veces colorado. De una vez por todas se debe colocar en EFE a técnicos que sepan de ferrocarriles y no seguir utilizando la empresa para cuoteo político.

Por último, como alternativa, sale más barato crear un ministerio y darle cien millones de pesos para su funcionamiento a que lo haga este papá rico, que es el Estado, ya que cuesta mucho manejar un empresa como EFE, porque tiene muchas filiales y trabaja con empresas como Invia, que se manejaba sola y que aún actúa en forma independiente, cuyos activos, según la revisión que efectuamos, son impresionantes.

Lo sucedido da para mucho. De hecho, basta analizar los listados de cómo se vendieron los bienes, por trato directo. Eso sucede porque el papá rico tiene tanta plata que no alcanza a fiscalizar cómo se utiliza. Pero todos sabemos que la gente que no tiene recursos se fija no solamente en el peso, sino también cuida la chaucha, porque, como alguien señaló, el peso se cuida solo.

En consecuencia, espero que la presentación sea aterrizada y que no sigamos dando expectativas que no son reales a nuestra gente, la que se ha jugado mucho. En ese sentido, quiero que seamos aterrizados. No se deben quitar recursos a las regiones, puesto que todos sabemos lo que cuesta conseguir recursos para ellas, con el objeto de financiar ferrocarriles.

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

La señora TURRES (doña Marisol).- Señor Presidente, se ha dicho bastante y comparto, en gran medida, los diagnósticos y las apreciaciones plantadas por los diputados señores Alfonso De Urresti, René Manuel García y Gastón Von Mühlenbrock.

Por lo tanto, quiero formular algunas consultas muy concretas al ministro de Hacienda sobre la base de que estamos ante un secretario de Estado que dirige una cartera que, pese a todos los vaivenes políticos o los temas de corrupción que nos ha tocado ver, tiene un perfil bastante técnico y que, en general, goza de algún grado de prestigio, de manera que espero una respuesta lo más honesta posible de su parte.

Todos sabemos lo que ha pasado en Ferrocarriles, pero no sé cómo se define lo sucedido en el Gobierno, aunque hay algunas presunciones al respecto, entre ellas, como todos sabemos, que existe algún grado de cuoteo político en los servicios y en las empresas del Estado.

En la actualidad en algunos casos ha mejorado la calidad de los profesionales que se elige para ocupar algunos cargos, sobre la base de los concursos establecidos por la Alta Dirección Pública. Si bien en la mayoría de los casos gana generalmente gente de la Concertación, al menos ha subido el nivel de los profesionales. Ya no se encuentra a cualquier persona en cualquier cargo. Eso es algo positivo y constituye un avance. ¡Qué ganas de tener un país donde

cualquier persona pueda optar a un cargo independientemente de su tendencia política!

En ese contexto, quiero saber -no lo tengo claro; lo he preguntado a otros señores diputados- si las remuneraciones que perciben los directores y gerentes de la empresa están de acuerdo con el mercado. ¿Por qué lo digo? Porque sólo en la medida en que puedo ofrecerle a un buen profesional una renta semejante a la que puede percibir afuera, podré contar con ese buen profesional dentro la empresa. De lo contrario, va a continuar esta cosa del cuoteo y no se obtendrá un mejor nivel de personas. Por eso, quiero conocer el actual nivel de rentas.

En segundo lugar, y en relación con lo que preguntaba el diputado Von Mühlenbrock respecto de la propuesta del señor Rodríguez Grossi, ¿de qué manera se quiere hacer un cambio real -no sólo de imagen- dentro de Ferrocarriles?

A algunos diputados se nos produce una contradicción interna en relación con esta situación, porque en nuestros distritos la gente nos manifiesta que necesita el tren. Algunos dicen: “Es cierto que se perdió plata, pero necesitamos el tren”. Pero, por otra parte, considerando que esto se financia con leyes, ¿cómo vamos a seguir destinando recursos a una empresa que los ha dilapidado en la forma que todos conocemos?

Quiero saber si hay una decisión tomada y qué dificultades se ven a futuro para los efectos de mejorar la gestión y la eficiencia de EFE. De otra manera, no vale la pena ni siquiera investigar. Podemos llegar a conclusiones, pero si no hay un cambio real, no va a servir de nada. Hemos estado trabajando, además, durante meses.

Respecto del uso de los ferrocarriles. Recuerdo que hace algunos años el tren era utilizado por todos, no sólo por la gente de escasos recursos, para moverse entre una localidad y otra. Además, tenían asientos de madera y se demoraban hasta 25 horas para efectuar un viaje desde

Santiago hasta Puerto Montt, porque se detenían en todas las estaciones.

Para muchos jóvenes es muy atractivo el tren, porque tiene un menor costo, sobre todo en el verano. El tren le ofrece a la gente de más edad la posibilidad de viajar con mayor comodidad. Entonces, puede justificarse el uso del tren, pero sólo en la medida en que quien dirige la empresa dé muestras o señales de transparencia.

El señor PÉREZ (Presidente).- Señor ministro, a usted le corresponde cuidar los recursos; pero también debe cuidar los bienes del Estado; debería ser una responsabilidad adicional de Hacienda. Sucede que existe una empresa destinada a liquidar los bienes de EFE, llamada Invia, que tiene un gerente, un presidente de directorio y una serie de directores. Hace varios meses estuvieron en Biobío. Allí les mostré tendidos abandonados, rieles, fierros, estanques, mesas giratorias donde se daban vueltas las locomotoras en el pasado y que ahora están botadas, y terrenos de Ferrocarriles que deben venderse, porque son prescindibles y están ocupados en este momento. A lo mejor, Serviu puede hacerse cargo de ellos, o los predios colindantes, para que termine el tráfico de animales robados por esos lugares. A lo largo del país existen terrenos por donde nunca más van a transitar los trenes. Pero como son del Estado, nadie se preocupa de agilizar la solución que corresponde.

Oficié al presidente del SEP para que autorice a Invia a liquidar esos bienes. Pero han pasado meses y no ha ocurrido absolutamente nada.

Se ha dicho que el transporte de carga dejaba utilidades. La carga debió haber ido amortizando el déficit del traslado de pasajeros. Pero vendimos la gallina de los huevos de oro y nos quedamos con la otra, que no pone. Pero hay que conservarla de todas maneras.

Tiene la palabra el diputado señor Sergio Ojeda.

El señor OJEDA.- Señor Presidente, Ferrocarriles tiene una historia triste y, otra, alegre. La historia alegre

se daba cuando funcionaba bien y cumplía con el servicio de transportes. Pero ha tenido dos muertes. Hoy está agonizando y estamos tratando de salvarlo.

Recordemos que Ferrocarriles estuvo paralizado durante años, desde 1980 en adelante. Algunos vienen a criticar; pero hay que recordar lo que ocurrió en 1980, cuando Ferrocarriles dejó de funcionar. También dejaron de funcionar muchos aeródromos. Pero no por eso vamos a dejar de preocuparnos de este tipo de situaciones.

Ojalá que el Ministerio de Hacienda, en concordancia con los ejecutivos de Ferrocarriles, pueda llevar adelante el plan trienal que se está implementando, y que dicen que en abril de este año será suplementado con el aporte fiscal de 47 mil millones de pesos.

Mi otra inquietud se refiere a los trabajadores. Hubo un plan de desvinculación de trabajadores en 2007. ¿Qué va a ocurrir ahora? Hay otro plan. Parece que hay más inversiones respecto de los trabajadores. Esto me llama la atención por dos cosas: primero, por la situación en que van a quedar los trabajadores de EFE; segundo, porque la empresa se va quedando sin personal, ya que se están yendo los funcionarios expertos, que conocen el funcionamiento de la empresa. Por lo tanto, podríamos caer nuevamente en ineficiencia por falta de personal especializado.

Quiero pedir al ministro de Hacienda, que ha estado preocupado de suministrar los recursos, que Ferrocarriles se reinstale, como siempre lo hemos soñado, y que comience a funcionar, porque Chile, sin EFE, en materia de transportes tendría un desequilibrio y un vacío muy grande.

La historia y el progreso de Chile han estado vinculados a Ferrocarriles. Queremos que las cosas anden mejor. Necesitamos a EFE. Todos los días nos están preguntando qué pasa con Ferrocarriles. A veces no tenemos respuesta.

Se acaba de anunciar que EFE va a cesar en su movimiento normal. Eso nos produce una gran inquietud. ¿Ferrocarriles realmente está muriendo? ¿Se va el personal?

El señor PÉREZ (Presidente).- Tiene la palabra el ministro de Hacienda.

El señor VELASCO (Ministro de Hacienda).- Señor Presidente, agradezco y me sumo a las loas de varios señores diputados a los funcionarios del ministerio de Hacienda; es gente muy seria y dedicada.

Se han planteado varios temas y obviamente algunos se repiten, por lo tanto, los voy a tomar como bloques con respuestas individuales. Dado que se me invitó para hablar del presente y del futuro, me voy a centrar en eso.

Primero que todo, me referiré a la actitud con que la administración de la presidenta Michelle Bachelet ha encarado la situación de Ferrocarriles. Creo que si los conceptos que todos manejamos y compartimos son los de transparencia, claridad y proactividad, debo señalar que éstos se han encarnado en acciones muy concretas.

Les recuerdo que al interior del Sistema de Empresas Públicas se designó un grupo de expertos independientes para hacer una evaluación de la situación de la compañía, que incluía a gente tan distinguida como el mismo Jorge Rodríguez y a personas que nadie llamaría “miembros de la Concertación o del Gobierno”, como Andrés Concha, secretario general de la Sofofa, o Marcos Büchi.

En segundo término, se encargaron informes independientes, incluyendo el que ustedes han mencionado del Banco Mundial, de más de cien páginas, público y que hace un análisis exhaustivo de la situación de la empresa, de su gobierno corporativo, de las inversiones que se hicieron anteriormente, etcétera.

En tercer lugar, precisamente esa persona tan respetada que había encabezado este grupo de expertos independientes, Jorge Rodríguez, hoy es el presidente del

directorio de la empresa. Este directorio cuenta con directores independientes, por ejemplo, don Marcos Büchi, que también tenía la ventaja de haber participado por varios meses en el estudio de la situación de la empresa.

Es decir, si lo que aquí se plantea –aclaro que es una idea en la que el Gobierno ha estado a la vanguardia- es que necesitamos gente calificada, más información y a los mejores evaluando la situación de la empresa, debo señalar que así ha ocurrido.

El Banco Mundial envió dos o tres misiones con técnicos de varios países del mundo que emitieron un informe de más de cien páginas. Si eso no es claridad y no es transparencia... Ese informe está disponible, lo tiene la Comisión y lo tiene la ciudadanía. Hay una actitud absoluta y tajante a favor de encarar derechamente los problemas de la empresa y hacerlo contando con la mejor gente y con todos los antecedentes.

Se me preguntaba respecto de la Superintendencia de Valores y Seguros. Creo que es muy importante estar claros respecto de cuál es su rol fiscalizador en esa materia. Esto se remite a algo que dije en mi intervención anterior: La superintendencia vela por el buen funcionamiento del mercado de valores y de seguros. Por lo tanto, su mandato es fiscalizar a aquellas empresas que tengan instrumentos de oferta pública, ya sea los que se manejan en el mercado de valores o de las compañías de seguros. La supervisión y la fiscalización de la Superintendencia de Valores y Seguros se limita a eso. A mi juicio, ha llevado a cabo de un modo muy riguroso su labor, que tiene que ver con la información, con las Fecu, con la oportunidad con que esa información está disponible para los agentes de mercado, con el cumplimiento de las normas contables, etcétera. Ése es el espectro respecto del cual la superintendencia debe pronunciarse y así lo ha hecho.

Ustedes decían que el Ministerio de Hacienda cuenta con buenos profesionales y es respetado. Esos comentarios los hago extensivos a la Superintendencia de Valores y Seguros,

porque ha sido, es y seguirá siendo una institución muy seria, que ha fiscalizado donde le corresponde. Su labor tiene que ver con velar por que esté disponible la información necesaria para que los agentes de mercado puedan evaluar los instrumentos de oferta pública, en este caso, los bonos que ha emitido EFE.

Respecto del Sistema de Empresas Públicas, reitero lo dicho al comienzo. La convicción de este Gobierno, así está plasmado en el programa, así lo han dicho la Presidenta de la República y varios ministros muchas veces, es que hay espacio para perfeccionar el sistema de gobierno corporativo de las empresas públicas, y así lo vamos a hacer. Éste no es un comentario genérico, sino una convicción que se va a plasmar en un proyecto de ley, respecto de cuyo contenido se pronunciarán los señores diputados en el curso de este año. El compromiso es enviar ese proyecto en un plazo bastante corto.

El plan 2003–2005 y las inversiones que ahí estaban contenidas. Esas inversiones se han hecho y han estado en los presupuestos que los señores diputados han conocido. Algunas son inversiones que se van haciendo paulatinamente y que tienen arrastre. Ese arrastre se está llevando a cabo donde corresponde hasta hoy. Esto se refleja en las cifras que mostré recién en el power point. Reitero, algunas inversiones todavía están en curso porque corresponde que así sea.

El Estado de Chile es serio y, por lo tanto, cumple con sus compromisos financieros. Esto significa que la deuda de EFE, ya sea de la empresa o de la empresa con aval estatal, se va a pagar y a servir porque así le corresponde a un Estado que precia mucho su buen nombre en materia financiera. Obviamente, esto lo haremos tomando en cuenta una serie de factores, que incluye disminuir el peso de esa deuda, lo que implica alargar los plazos y, en la medida en que las condiciones del mercado así lo permitan, disminuir las tasas.

El diputado Monckeberg me preguntó cuál es la cifra exacta del espacio adicional para emitir deuda con aval del

Estado. La cifra exacta no la tengo -se la entregaré posteriormente-, pero la afirmación más general es que hemos ido utilizando buena parte de esos cupos avalando las nuevas emisiones de deuda. A ello se refería la cifra contemplada en el presupuesto de 2008, de 160 millones de dólares.

Insisto, esto tiene una lógica de hacer frente al compromiso, pero de un modo que tenga el menor costo posible para los usuarios y los contribuyentes, pues se trata de una deuda que, en algunos casos, es explícitamente con el aval del Estado, pero, en otros, de una deuda de una empresa pública que es enteramente del Estado. Y como Estado serio que somos, vamos a responder a esos compromisos financieros.

En cuanto a lo que viene hacia delante, también quiero ser muy serio, en el sentido de que nos comprometimos a traer un plan que va a tener, al menos, tres componentes: una propuesta de plan de inversiones, que va a responder a una visión estratégica del desarrollo del ferrocarril y de cómo éste se relaciona con otros medios de transporte. El ferrocarril no es el único medio que usan las personas para movilizarse. Aquí se han hecho varias preguntas respecto de cómo compite o no con otras modalidades, como los buses.

Cualquier visión estratégica debe tener un enfoque orgánico e integrado que tome en cuenta las alternativas disponibles. Ese plan estratégico también contemplará -como siempre lo hace el Gobierno- un diseño de financiamiento que comprenderá el manejo de la deuda existente -que la vamos a manejar con mucha seriedad- y de compromisos futuros que puedan surgir. Eso, por respeto a los diputados, a los compromisos adquiridos y a los usuarios, lo vamos a hacer de modo sistemático y en un plan concreto, con cifras que vamos a presentar a la Comisión Mixta de Presupuestos. Los plazos se van acortando, estamos a mediados de marzo y nuestro compromiso fue traer ese plan a fines de abril. Estamos trabajando intensamente en eso. Obviamente, la responsabilidad primordial de hacer esto es de la empresa, pero el Ministerio de Transportes, el Ministerio de Hacienda y el SEP también colaborarán en el proceso.

Comparto el juicio de la diputada Marisol Turres respecto del manejo de los recursos humanos en el sector público. La entrada en vigencia del Sistema de la Alta Dirección Pública del Servicio Civil ha sido un aporte importante para lo que todos queremos: contar con buenos gerentes públicos que den garantías de profesionalismo, capacidad e independencia. Tanto nos gusta ese sistema, que hay un proyecto de ley en la Cámara de Diputados para extender el alcance del Sistema de la Alta Dirección Pública a un número adicional de servicios y entidades públicas, incluyendo a personas del primer nivel directivo y del segundo nivel.

Si las señoras diputadas y los señores diputados revisan las palabras de la Presidenta de la República ayer, en el acto de celebración de los dos años del Gobierno, comprobarán que fijó algunas prioridades y pidió a los parlamentarios que aceleren el trámite de algunos proyectos, en especial del que aumenta el alcance del Sistema de la Alta Dirección Pública. De modo que en ese punto, estamos totalmente de acuerdo.

Los diputados de la Comisión de Hacienda saben bien que siempre hay muchas iniciativas, algunas con mayor urgencia, como el proyecto tributario que estamos viendo por estos días. No obstante, hemos escuchado a parlamentarios de la Alianza y de la Concertación de la Comisión de Hacienda decir que tienen la mejor voluntad para tramitar el proyecto señalado. La Presidenta dio una señal muy clara al manifestar que ésa es una prioridad del Gobierno, y que a eso nos vamos a dedicar.

Finalmente, hubo un par de consultas respecto de la dotación. Aquí quiero ser muy franco. Ésa es una decisión que le corresponde a la empresa, en especial, dentro del marco del plan de inversiones y desarrollo que va a atraer. Por lo tanto, más que especular respecto al número, doy una cifra concreta: es el número de personas contempladas en el presupuesto vigente. El plan trienal que va a traer la empresa tendrá un diseño respecto de las inversiones y gastos de capital y un componente de recursos humanos, que va de la

mano de los servicios que se prestarán y de las inversiones que se harán.

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

El señor MONCKEBERG.- Señor Presidente, hay tres preguntas que no están respondidas.

La primera de ellas dice relación con el rol de la Superintendencia de Valores y Seguros.

De alguna forma, ella fija su propia competencia respecto de la fiscalización de EFE. La superintendencia ha enviado a Ferrocarriles cerca de 30 oficios para solicitarle antecedentes respecto de negociaciones incompatibles de algunos de sus directores, de la forma como elaboraron los balances -toda vez que tenían un monto de facturas incobrables que alteraban absolutamente las cifras globales- y de la forma en que se efectuaron ciertas compras a proveedores. En fin, es un listado de casi 30 presuntas irregularidades, que han aparecido en la prensa. Si la propia superintendencia envió esos oficios, luego de fijarse su propia competencia de fiscalizar sobre esas materias, ¿qué medidas concretas se han adoptado para el envío oportuno de esos oficios? Probablemente, si ello se hubiese hecho en el momento oportuno, que era durante la administración anterior, no estaríamos lamentando muchas de las cosas que ocurrieron.

Hay un tema que no quiero que se malentienda, pero que me habla un poco de la desorganización en el control.

El actual superintendente –de cuyo actuar hago una buena evaluación; no dudo de su excelente formación y competencia en el cargo- fue controlador de Ferrocarriles a través del SEP. Entonces, a todas luces, hay cierto conflicto de interés. El hecho de que a un consejero del SEP, que tuvo a su cargo la fiscalización y el control de una empresa pública en la que se generaron mil problemas, después se le pida que investigue sobre lo que ocurrió en el período en que debió fiscalizar, evidentemente que no es la situación ideal. Reitero, en general tengo una evaluación positiva del

superintendente. Pero la situación descrita es como pedirle a alguien que se dispare en sus pies. Todo lo que él encuentre que no se hizo en el período anterior, en parte, es responsabilidad suya, porque estuvo en el SEP. Digo “en parte” porque él no era presidente del SEP, sino consejero.

Por tanto, me gustaría, señor ministro, que ahondara sobre los cambios que ha impuesto o impondrá en el control de la Superintendencia de Valores y Seguros, para que no se repitan esas situaciones y para que no tengamos a la superintendencia fiscalizando cinco años después de ocurridos los hechos, sólo porque leyó en la prensa el estallido de los escándalos.

Usted señala que el Estado de Chile es serio y cumple sus compromisos financieros. Eso es cierto. Pero acuérdese de que el caso más grande que está en la justicia se produjo porque EFE, la empresa pública cuya administración depende del Estado, no pagó sus contribuciones de bienes raíces. Y como tenía deudas por no pago de contribuciones, por las cuales le iban a rematar bienes raíces, se contrataron asesorías que terminaron siendo “mulas”. ¿Ése es el Estado que cumple sus obligaciones? Eso no es responsabilidad suya, porque ocurrió en el período anterior. Mi pregunta va enfocada hacia el futuro.

¿Qué medidas concretas de control y de administración se van a tomar para no vuelva a ocurrir que esta empresa contrate en cinco años más asesorías “mula”, porque le van a rematar sus bienes raíces por no pago de contribuciones?

También necesito saber cuál es su visión respecto de una imputación específica y concreta que se hace al Gobierno, en el sentido de que es el responsable de la situación actual de EFE, toda vez que no ha hecho las inversiones programadas. Concretamente, el ex presidente de Ferrocarriles, don Luís Ajenjo, lo dijo públicamente.

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

El señor VELASCO (ministro de Hacienda).- Señor Presidente, esos asuntos ya los abordamos, pero con gusto lo haré nuevamente.

Respecto de que la Superintendencia tenga facultades para fijar sus propios términos de referencia, en un Estado de derecho lo veo difícil. Ella tiene un mandato legal que tiene que ver con fiscalizar los estados financieros de la empresa en cuanto puedan incidir en la valorización de instrumentos de oferta pública. Ésa es la situación, y entiendo que la fiscalización de la Superintendencia se ha centrado en esa materia.

Entiendo que los asuntos que esta Comisión está abordando no corresponden al período en que el actual superintendente estuvo en el SEP. Por lo tanto, tampoco me parece que haya un vínculo o una explicación que sea necesaria.

En segundo término, respecto del tema de las inversiones, había un plan de inversiones vinculado al plan trienal 2003-2005. Buena parte de esas inversiones estaban contenidas en el Presupuesto de 2006, aprobado por la Cámara de Diputados y que el Gobierno llevó a la práctica. El resto de las inversiones contempladas en ese plan han sido conocidas por el Congreso Nacional. Algunas de ellas aún se están ejecutando y por eso aparecen en el presupuesto de 2008.

El señor PÉREZ (Presidente).- Agradezco al ministro de Hacienda y a sus asesores su concurrencia a la Comisión.

Se suspende la sesión.

-Transcurrido el tiempo de suspensión:

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

Nos corresponde citar para la próxima sesión al señor Jorge Rodríguez Grossi, al señor Jaime Estévez, ex Ministro de Transportes, y al señor Ricardo Lagos Escobar, ex Presidente de la República.

Vamos a hacer gestiones a través de la Cancillería para ver la posibilidad de contactarnos, en un viaje a España, con los altos ejecutivos de Renfe y con la Comisión respectiva del Congreso de los Diputados de España, equivalente a la Comisión de Transportes de la Cámara de Diputados de Chile, con el objeto de que nos reciban, para conversar y exponer nuestros puntos de vista y preocupaciones. A lo mejor, existe la posibilidad de hacer alguna investigación.

El señor DE URRESTI.- Señor Presidente, respaldo absolutamente la iniciativa que usted plantea, porque es fundamental, de cara a la comunidad, que confía en que esta Comisión llegará a conclusiones contundentes respecto de lo que hemos analizado, establecer de qué manera este convenio, esta vinculación estratégica con la Empresa de Ferrocarriles de España se ha convertido en un perjuicio para nuestra empresa ferroviaria y para el desarrollo de su infraestructura, por cuanto nos han enviado chatarra.

Quiero tener claridad respecto de si hubo concomitancia entre los ejecutivos nacionales y los representantes en España. Es cosa de ver las noticias respecto del desarrollo del mercado ferroviario español: se están inaugurando trenes de alta velocidad Madrid-Barcelona, Madrid-Valladolid; hay un sistema eficiente de transporte, tanto de alta velocidad como de trenes de cercanía, y un desarrollo e implementación en infraestructura. Sin embargo en Chile, la gestión de estos ejecutivos, supuestamente asesorados en vinculación preferencial con Renfe, se ha traducido en chatarra instalada en muchos de nuestros talleres.

Por eso, considero fundamental la vinculación con nuestros colegas de las Cortes Generales de España y con los ejecutivos de Renfe, para establecer antecedentes y poner en su conocimiento lo que hemos realizado.

No es correcto hacer este tipo de negociaciones con un país como Chile, que aspiraba a modernizar sus ferrocarriles y no verse lleno de chatarra.

Es de vital importancia su iniciativa, señor Presidente, por lo que la suscribo absolutamente.

El señor PÉREZ (Presidente).- Muchas gracias.

-Se corta el audio.