

# REDACCIÓN DE SESIONES

1

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

Sesión 29<sup>a</sup>, celebrada en miércoles 19 de marzo de 2008,  
de 11.00 a 14.08 horas.

### VERSIÓN TAQUIGRÁFICA

Preside el diputado señor José Pérez.

Asisten las diputadas señoras Denise Pascal y Marisol Turrez, y los diputados señores Alfonso De Urresti, Enrique Jaramillo, Nicolás Monckeberg, Sergio Ojeda, Jaime Quintana, Gabriel Silber y Gastón Von Mühlenbrock.

Además, asiste como invitado el señor Jorge Rodríguez Grossi, presidente del directorio de Ferrocarriles del Estado, y los señores Jaime Rebolledo, presidente de la Organización Sindical Ferroviaria, y Gustavo Arias, presidente de la Federación del Sur.

### 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.*

## REDACCIÓN DE SESIONES

2

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

El señor VON MÜHLENBROCK.- Señor Presidente, en reiteradas oportunidades hemos invitado al ex ministro, señor Jaime Estévez, y siempre se ha excusado o no ha querido concurrir.

Por lo tanto, sugiero que la Comisión tome algún tipo de política respecto de lo que vamos a hacer con esa situación. Es tremendamente importante que venga a la Comisión, tal como lo han hecho muchos ex funcionarios públicos.

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

El señor JARAMILLO.- Me interesa conocer la opinión del secretario abogado. Es importante que nos basemos en algo judicial, legal.

Se cursó la invitación y si no la acepta debe asumir su responsabilidad, si es que la hubiera. Por eso es importante conocer la opinión del secretario de la Comisión.

El señor PÉREZ (Presidente).- Me llamó el ex presidente de la República, señor Ricardo Lagos Escobar, y se excusó de concurrir por tener compromisos contraídos con anterioridad fuera de la ciudad de Santiago.

También me llamó don Jaime Estévez para informarme que es muy poco lo que podría aportar, pues fue Ministro de Transportes sólo en el último año, vale decir en 2005, y la empresa Ferrocarriles del Estado no entrega informes ni cuentas y el Ministerio de Transportes no tenía ingerencias sobre ella.

Al respecto, le hice saber que era indispensable que concurreniera, puesto que en varias oportunidades se ha

## REDACCIÓN DE SESIONES

3

solicitado su presencia. En el fondo, que hiciera un esfuerzo y que nos avisara, cuando lo estimara conveniente. Incluso, le señalé que en la primera semana de abril estábamos dispuestos a atenderlo y escucharlo en una sesión extraordinaria para que nos entregara su versión. Quedó de responder en los próximos días.

En cuanto a lo que plantea el señor diputado, tiene la palabra al señor Secretario para que nos informe al respecto.

El señor ÁLVAREZ (Secretario).- En relación con la no concurrencia del ex ministro Jaime Estévez, puedo decir que es un particular, como cualquier otra persona, por lo tanto, no tiene la obligación de concurrir a una sesión de la Comisión.

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

El señor MONCKEBERG (don Nicolás).- Señor Presidente, francamente creo que esta Comisión ha sido agraviada esencialmente en sus funciones.

Tuvimos la oportunidad de ver -en más de ochenta minutos de televisión- al ex Presidente, Ricardo Lagos, hablando, opinando sobre Ferrocarriles del Estado, recorriendo todas las estaciones desde Santiago al sur y siendo aplaudido por sus inauguraciones. Posteriormente dejó el Gobierno y empezaron a aparecer distintas irregularidades, despilfarros, pérdidas de plata, etcétera. Es invitado en dos oportunidades a esta Comisión para que responda y en una primera instancia decide enviar una carta que no da respuesta a ninguna de las preguntas que la Comisión le hizo oficialmente.

En segundo lugar, llama por teléfono, luego de que nos notifica a todos por el diario, para decir que no va a poder concurrir.

## REDACCIÓN DE SESIONES

4

Esta Comisión está legalmente constituida y adoptó el acuerdo de que viniera el ex Presidente Lagos. Sin embargo, le avisa telefónicamente a usted, señor Presidente, que no va a asistir, porque tiene un viaje dentro de Chile, faltándole totalmente el respeto a la Cámara de Diputados y, en particular, a esta Comisión.

Esa persona dice que no tiene nada que ver con Ferrocarriles, sin embargo, recorrió el país inaugurando ferrocarriles, opinando sobre los trenes y no quiere asistir a ninguna sesión.

Solicito que todas las intervenciones en que inauguró estaciones y se refirió a Ferrocarriles queden en acta.

*-Hablan varios señores diputados a la vez.*

El señor PÉREZ (Presidente).- Quiero recordar al diputado Nicolás Monckeberg que los ex Presidentes tienen un trato especial. No tienen obligación de asistir a una Comisión. Es importante que quede absolutamente claro.

El señor MONCKEBERG (don Nicolás).- No hay duda de la deficiencia de nuestra ley en el sentido de no poder obligar, más allá de seis meses, a los ex presidentes y ex ministros para asistir a una Comisión.

Pero quiero que quede constancia de que el señor Ricardo Lagos inauguró y habló de Ferrocarriles cada vez que recibió aplausos. Sin embargo, cuando tiene que dar explicaciones a la Comisión no asiste.

El ex ministro Estévez, en los videos que voy a dejar como constancia en la Comisión, se refirió repetidas veces a Ferrocarriles, recorrió el país junto al Presidente de la República de entonces, inaugurando todas las estaciones. Y hoy, cuando ambos tienen que dar la cara por algo que no les resultó, deciden no asistir.

## REDACCIÓN DE SESIONES

5

Francamente, eso demuestra que le tienen miedo al Parlamento.

Asimismo, quiero dejar constancia de que este hecho no tiene precedentes, y expreso mi total repudio a la forma como el ex Presidente Lagos se ha referido a esta Comisión que particularmente ha tratado temas de su Gobierno.

El ex ministro Estévez está abusando de su calidad y no quiere enfrentar hechos de su propio ministerio.

Le voy a entregar todas las intervenciones del ex Presidente y del ex ministro Estévez, señor Presidente.

El señor PÉREZ (Presidente).- Les recuerdo que esta sesión está siendo televisada para todo el país y que no aprovechemos las pantallas para hacer un numerito. Seamos respetuosos con quienes han sido autoridades.

Indudablemente, cada cual ha hecho lo que le corresponde. Además, tenían que inaugurar los ferrocarriles a lo largo del país si el presidente del directorio les dijo que estaban en condiciones de hacerlo. Pero revisar los durmientes y si las locomotoras tenían motores en buenas condiciones no les correspondía.

No exageremos la nota y no nos exacerbemos, tomemos las cosas con calma para llevar adelante el trabajo, ya estamos en la parte final y espero terminar bien.

Vamos a seguir trabajando con la normalidad que exige la Comisión. Cuidemos los términos, hay afirmaciones muy fuertes que no corresponden a la Comisión. Les pido prudencia, por favor.

Tiene la palabra el diputado Fidel Espinoza.

El señor ESPINOZA (don Fidel).- Señor Presidente, le pido que comprenda al diputado Nicolás Monckeberg porque

## REDACCIÓN DE SESIONES

6

viene mandatado por el candidato Piñera para tratar de atacar al ex Presidente Lagos en la Comisión.

Hay un mandato del candidato para vilipendiar y denostar a Ricardo Lagos, por lo tanto, hay que comprender su posición.

Lo mandó con unos videos de ChileVisión para que los mostrara en la Comisión.

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

El señor JARAMILLO.- Señor Presidente, si seguimos este orden de cosas no vamos a cumplir con el cometido para el cual hemos sido citados.

Por lo tanto, no estoy de acuerdo con los shows que estamos viendo. Dedicuémonos a lo que la citación dice.

Usted ha sido muy claro al expresar que si el señor ex Presidente de la República envió una carta diciendo que no tiene el tiempo para estar acá, por razones bastante aceptables, debemos ser consecuentes con lo que dice nuestro Reglamento.

Además, el señor Estévez es ex ministro, no es funcionario público, por lo tanto, él sabrá si acepta o no la invitación. Es una invitación.

Repito, aboquémonos a lo que hemos sido citados.

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

El señor MONCKEBERG (don Nicolás).- Señor Presidente, usted ha hablado de numeritos, y creo que el único numerito ha sido en el que han incurrido, insisto, el ex Presidente Lagos y el ex ministro.

## REDACCIÓN DE SESIONES

7

Esta es una Comisión Investigadora, no opinadora, y va a sentar un precedente único en la historia, en el sentido de que la Comisión Investigadora de Ferrocarriles del Estado no fue capaz de tener al ministro encargado de la empresa. No vino el ministro anterior, el señor Etcheverry, ni el siguiente que era el ministro Estévez. Y no vinieron porque no quisieron, y lejos de haber encontrado alguna molestia por esa situación en algunos parlamentarios de Gobierno, porque de alguna forma están menospreciando nuestra facultad fiscalizadora, hemos visto amparada la decisión de no asistir.

El ex Presidente Ricardo Lagos fue invitado en dos oportunidades, no fue capaz de responder por escrito..

El señor PÉREZ (Presidente).- No fue invitado, se le envió un cuestionario y después se le invitó.

El señor MONCKEBERG (don Nicolás).- En dos oportunidades, en la sesión pasada y a la de hoy, no fue capaz de concurrir.

*-Hablan varios señores diputados a la vez.*

El señor PÉREZ (Presidente).- Señor diputado, lo llamo al orden. Usted está faltando a la verdad. La semana pasada no fue invitado el ex Presidente Lagos, sólo fue invitado para hoy.

Además, quiero reiterarle que no tiene ninguna obligación de asistir a la Comisión. Jamás un Presidente ha tenido que concurrir a una Comisión para dar cuenta de su función, porque no tiene ninguna obligación de hacerlo.

No sigamos insistiendo en lo mismo porque estamos perdiendo tiempo y divagando.

## REDACCIÓN DE SESIONES

8

Además, antes de iniciar la sesión dije que conversé con el ex ministro Estévez y me manifestó la posibilidad de concurrir durante la primera semana de abril.

El señor MONCKEBERG (don Nicolás).- Señor Presidente, no quiero alargar la discusión, pero tan pronto la Comisión acordó invitar al Presidente Lagos, usted hizo algunas declaraciones públicas, en menos de 24 horas, en las que explicó que no tenía por qué asistir.

El señor PÉREZ (Presidente).- No tiene ninguna obligación de venir.

El señor MONCKEBERG (don Nicolás).- Segundo, el propio ex ministro Estévez le dijo que no iba a venir a la Comisión, así me lo comunicó usted. Le pedimos que insistiera porque creemos que debe concurrir.

Quiero dejar constancia en acta de que no puede ser que una Comisión Investigadora, a días de terminar su análisis, no haya sido capaz de escuchar las respuestas de los ex ministros encargados de dichos presupuestos.

Desconozco el grado de objetividad que existe si los ministros que son los encargados de aprobar los presupuestos no fueron capaces de venir. Y mejor ni hablemos del ex Presidente que no fue capaz de responder.

El señor PÉREZ (Presidente).- No hablemos de los ministros, sólo se trata de un ex ministro, que lleva más de seis meses fuera del cargo y que tampoco tiene la obligación de concurrir.

Sin embargo, dijo que en el mes de abril iba a hacer todo lo posible por estar en la Comisión.

El señor MONCKEBERG (don Nicolás).- El ex ministro Cruz tampoco vino.

## REDACCIÓN DE SESIONES

9

Repito, no vino ningún ex ministro, señor Presidente.

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

*-Transcurrido el tiempo de suspensión*

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

En nombre de la Comisión, le doy la más cordial bienvenida.

Nuestra Comisión tiene gran interés en conocer vuestra opinión respecto de realidades de Ferrocarriles y su futuro. Esperamos tener claridad sobre el particular en el tiempo que disponemos.

Tiene la palabra el diputado Enrique Jaramillo.

El señor JARAMILLO.- Señor Presidente, sería importante que nos indicara si es conveniente que hagamos las consultas, debido a que sólo por trascendidos de prensa hemos sido informados sobre las determinaciones que está tomando la empresa de Ferrocarriles del Estado.

Creo que es mejor escuchar primero la palabra oficial de Ferrocarriles y posteriormente hacer las consultas. Tenemos muchas preguntas que hacer, aunque ya hemos hecho algunas en forma privada, pero no han sido respondidas.

Por lo tanto, de forma oficial queremos escuchar lo que prometió el señor Rodríguez. Pidió que se le diera un tiempo prudente para hacerse cargo de la empresa y posteriormente nos entregaría la información correspondiente.

No sacamos nada con hacer una ronda de preguntas si no tenemos los antecedentes necesarios.

## REDACCIÓN DE SESIONES

10

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

El señor OJEDA.- Señor Presidente, aprovecho la oportunidad para saludar al señor Jorge Rodríguez Grossi y a sus asesores.

Las informaciones extraoficiales, los trascendidos de prensa, son alarmantes, debido a estudios que se han realizado últimamente y a ciertos informes que habrían salido de Ferrocarriles, los cuales indicarían que la única alternativa sería suprimir el ferrocarril del sur de Chile. En especial el tramo de Temuco-Puerto Montt.

Indudablemente, como parlamentarios de la zona, esa situación nos provoca gran inquietud. Además, está originando un movimiento social.

Por lo tanto, queremos saber lo que ocurre realmente. Si los trascendidos son verdad sería muy grave, pues nos provocaría gran desazón y frustración, sobre todo porque somos varios los de la bancada ferroviaria que luchamos por la modernización y reinstalación de ferrocarriles, y estaríamos en las mismas condiciones que al inicio de esa lucha.

Lo importante de esta instancia es aprovecharla para que el presidente de ese organismo nos informe respecto de lo que sucede y lo que va a ocurrir con ese organismo.

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

El señor DE URRESTI.- Señor Presidente, previo a esta comparecencia en que hemos invitado al presidente del directorio de Ferrocarriles, quiero hacerme cargo o mejor dicho pedirle explicaciones al señor Jorge Rodríguez por la liviandad con que plantea, en los diarios de la semana pasada, una serie de antecedentes.

¿El señor Rodríguez ha andado en tren alguna vez?

El señor RODRÍGUEZ.- Por supuesto, especialmente durante mi vida universitaria.

El señor DE URRESTI.- Hace mucho tiempo. Se lo pregunto porque usted se acaba de enterar que la vía férrea corre en forma paralela a la carretera. Eso es así desde la construcción de ferrocarriles y de la Panamericana sur. En esas circunstancias fueron tomadas las medidas, por el gobierno anterior, para extender el servicio ferroviario.

Por lo tanto, me parece increíble que por la prensa haga esas tremendas revelaciones: haberse enterado de que el tren corre en forma paralela a la Ruta 5 y que sobre esa base no sería viable el servicio ferroviario de Chillán al Sur.

Me gustaría preguntarle al señor Rodríguez, ¿cuándo se enteró de esa circunstancia? ¿Cuándo tuvo ese alumbramiento y conocimiento?

Realmente sorprende su capacidad de conocimiento geográfico.

Asimismo, saber si el lugar donde está contenido el supuesto informe de los expertos es oficial o si hay algún documento que nos pueda hacer llegar, toda vez que esta es la Comisión Investigadora de Ferrocarriles. Nos gustaría saber en base a qué el director o presidente del directorio emite esa opinión.

En tercer lugar, quiero saber si no se contradicen sus palabras con lo señalado por la Presidenta de la República y si le informó esa situación. Ella, en innumerables informes, en su programa de Gobierno, ha reiterado su compromiso del retorno del tren al sur.

Tengo entendido que el señor Rodríguez es nombrado por la Presidenta de la República, por el Ejecutivo.

## REDACCIÓN DE SESIONES

12

Entonces, ¿qué concordancia tienen sus palabras, sus comentarios, sus disquisiciones con la política de nuestro Gobierno, de la Presidenta? O de lo contrario, si tiene un camino propio.

El señor PÉREZ (Presidente).- Señores diputados, quiero pedirles que las consultas sean breves para no ocupar mucho tiempo.

Tiene la palabra el diputado Jaime Quintana.

El señor QUINTANA.- Señor Presidente, también quiero sumarme a los planteamientos que han hecho los colegas de la bancada ferroviaria y de la zona sur del país, en orden a la preocupación de habernos enterado por la prensa de lo que podría ser una decisión de sacrificar una buena parte de los servicios ferroviarios. Particularmente aquellos que se consideran menos rentables, como es el servicio de pasajeros en la zona sur.

Por lo tanto, quiero saber cuáles son los elementos gruesos que la empresa va a tener, si se va a hacer una separación en los temas de carga y si se van a mantener solamente aquellos aspectos que sean rentables.

A la sesión anterior concurrió el ministro de Hacienda y nos señaló con exactitud el tamaño de la deuda que acarrea la empresa. Desconozco si la Secretaría lo puede precisar, pero tengo entendido que es alrededor de 1.200 millones de dólares, por gastos operacionales y distintas decisiones que la empresa ha tomado. El déficit, que se ha logrado reducir durante el último año, fundamentalmente por la inyección de recursos aprobados por el Parlamento, ha sido cuantioso.

En definitiva, lo que importa saber es cuál es la viabilidad que puede tener una empresa como ésta cuando la dimensión de la deuda sigue creciendo día a día.

## REDACCIÓN DE SESIONES

13

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

El señor ESPINOZA.- Señor Presidente, además de sumarme a las palabras del diputado Alfonso De Urresti, me gustaría manifestar como diputado de la Décima Región, Puerto Montt en particular, mi más absoluto repudio a la forma como el señor Rodríguez Grossi ha tratado este tema por los medios de comunicación, sin haber tenido jamás la mínima deferencia de conversar con los parlamentarios que hemos dado una lucha por años en el tema del tren.

Existe una bancada ferroviaria y creemos que el mínimo respeto que esa bancada se merece es que las comunicaciones que ha dado por los medios de prensa las hubiera transmitido con anterioridad para haber buscado caminos de solución.

Muchos conocemos la forma en que ha vilipendiado al Parlamento, la conocimos cuando fue ministro en el pasado y cuando nos enfrentamos en la ley de Pesca. Conocemos su opinión del Parlamento y la forma de vilipendiar en particular a algunos parlamentarios. Es conocida su forma de actuar.

Se dice que un panel de expertos ha definido este tipo de situaciones ocurridas y que dicen relación con lo que ha señalado públicamente. Un panel de expertos que ha dicho que algunos tramos simplemente no tienen futuro.

La no rentabilidad de EFE es un problema conocido durante años. No se puede tener un tren competitivo a 60 kilómetros por hora y en las actuales condiciones.

¿Por qué no hubo panel de expertos anteriormente, cuando estuvo su colega y camarada señor Luis Ajenjo?

Hubiéramos requerido que ese panel de expertos hubiera actuado en ese momento. ¿Por qué actúa hoy?

Hoy, ese panel de expertos dice que se debe eliminar un tramo al sur que fue comprometido por los gobiernos la Concertación, nuestros gobiernos.

Se gastaron y dilapidaron millones y millones de pesos en la anterior administración. El fin de semana salió en la prensa la cantidad de viajes a España y a otros lugares que hicieron los gerentes, y muchos de ellos habrían tenido solución vía Internet, para ver el sistema de mejoramiento del tren.

Mi pregunta es bien concreta. Su posición de decir que no hay tren hasta Puerto Montt, que se elimina, ¿también descarta las propuestas que han nacido de algunos actores regionales, tener trenes de corto recorrido o trenes regionales, como, por ejemplo, Osorno-Puerto Montt, Osorno-Valdivia, que serían de utilidad como para empezar a recuperar el tren?

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

El señor MONCKEBERG (don Nicolás).- Señor Presidente, quiero hacerle una pregunta muy precisa a nuestro invitado.

En menos de tres años, y estoy exagerando, en dos años y medio, Ferrocarriles optó por hacer una millonaria inversión y alargar todos los recorridos que hoy conocemos.

Dos años más tarde, el comité de expertos, en el cual participó el actual presidente de Ferrocarriles, decidió, respecto de la gran mayoría de esos recorridos, exactamente lo contrario.

Quiero pedirle al señor Rodríguez Grossi, que enumere o detalle con máxima precisión, los estudios que tuvo en consideración su antecesor en Ferrocarriles para tener la posición que tuvo respecto de las inversiones, y qué estudios

tiene él, ahora, que respalden la decisión del comité de expertos.

Me gustaría que enumerara los estudios que tuvo don Luis Ajenjo sobre la mesa, saber quién los hizo; en términos generales, qué decía cada uno para que respaldaran la decisión, y qué estudios tienen ustedes que respaldan la suya.

Entiendo que la suya es la que emitió el comité de expertos y no la oficial que se va a entregar en algunas semanas más.

Insisto, que para efectos del informe nos detalle y enumere aquellos estudios que estuvieron en la mesa en ambas decisiones, porque en dos años y medio no puede haber cambiado tanto la decisión, salvo que en alguna de las dos oportunidades la carencia de información o de estudios sea brutal.

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

El señor VON MÜHLENBROCK.- Señor Presidente, quiero pedirle al señor Jorge Rodríguez Grossi, actual presidente de EFE, ex ministro, por lo tanto una persona que merece todo mi respeto, que en su exposición, así como lo hizo en su oportunidad el Contralor General de la República, nos haga un resumen muy agudo de los problemas que había en Ferrocarriles.

Me gustaría saber dos cosas. Primero, qué antecedentes tiene el actual presidente que hizo que EFE no pudiera salir adelante y cometiera toda esa cantidad de irregularidades. Empezando por los viajes, las malas decisiones, caídas en estudios de demanda en más del 80 por ciento. Él es economista, por lo tanto, sabe de lo que estamos hablando.

Me gustaría saber su opinión, en forma descarnada, de por qué ocurrieron todas esas anomalías en Ferrocarriles.

Por otra parte, más de algún periodista me llamó por cierta información que salió en los diarios y no tenía idea. Por consiguiente, quiero saber cuál es la posición de EFE, porque el ministro de Hacienda dijo en esta Comisión que iba a haber un informe en abril, pero parece que salió anteriormente en los diarios.

Deseo saber lo que pasa con nuestra principal preocupación, el tren al sur y con todas esas inversiones que hoy están, lamentablemente, esperando por un tren que no sabemos si se va a renovar, un tren que jamás debió tener los problemas que tuvo.

Esta es una Comisión Investigadora que está terminando su proceso de investigación, y me gustaría que, como experto, nos diga cuáles fueron las falencias, las malas decisiones y los informes en los que se equivocaron. Asimismo, cuál es el futuro, en forma real, que ve para Ferrocarriles y sobre todo para lo que más nos preocupa, el sur del país.

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

La señora TURRE (doña Marisol).- Señor Presidente, por su intermedio, me gustaría preguntarle al presidente del directorio de EFE algo muy concreto.

Soy parte en alguna de las causas que se siguen para efectos de determinar responsabilidades penales en los hechos ocurridos en EFE, por todos conocidos.

En algunas de ellas se hizo parte el Consejo de Defensa del Estado, por tanto, quiero saber si EFE, como empresa, atendido que son sus intereses los que están en juego, se ha hecho parte en esas causas o se ha limitado a

responder y a enviar la documentación que le solicita los tribunales.

Además, a mi juicio, los informes de Contraloría dan cuenta de una serie de hechos que no necesariamente deben ser investigados para efectos de poder iniciar alguna acción por la vía penal, sino que podría haber responsabilidad civil.

EFE, a través de sus abogados, ¿está iniciando algún tipo de acción para efectos de resguardar su patrimonio y recuperar alguno de los montos que sabemos han salido de esa empresa del Estado?

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

El señor JARAMILLO.- Señor Presidente, había solicitado, pero parece que no me entendieron, que escucháramos primero al presidente de Ferrocarriles, pero como ya todos han hecho sus consultas no puedo quedar ajeno a ello.

Insisto en que lo que conozco son los trascendidos de prensa, pero don Jorge Rodríguez nos dijo que en el mes de abril nos tendría respuestas, luego de haber estado el tiempo suficiente en la empresa que le permitiera responder a todas las consultas.

No voy a criticar el que haya dado información a la prensa, ni que debió habernos entregado la información a nosotros primero, para que no ocurriera lo que veo en este momento, un malestar hacia su persona, cosa que no comparto.

El señor Rodríguez es el ejecutivo de la empresa y sabrá el momento oportuno en que responderá a una Comisión Investigadora. Si existe esta instancia es precisamente porque hay ilícitos en las empresas del Estado, que es el motivo que nos reúne en esta Sala.

Me interesa comentarle que existe un movimiento muy fuerte en la zona sur, Puerto Montt, Puerto Varas, Osorno, La Unión, Valdivia, Purránque, Temuco, Victoria, ciudades perjudicadas, por lo que hemos leído en los trascendidos de prensa y que tengo como base para hacer las consultas.

¿Por qué no se considera viable reparar la línea de Chillán-Temuco o Temuco-Puerto Montt?

No espero que haya competencia con el bus o con el avión, sino que la competencia esté en la felicidad, en la seguridad y tranquilidad de quienes viajamos en tren.

Con mucho respeto, ese es un tema que el señor Rodríguez debe tener en cuenta. Fui uno de los que inició esa tarea, y nos tiene muy molestos, por cuanto dimos una gran lucha para que se instalara ese tren al sur. Lamentablemente, no nos dio resultado, porque se hicieron mal las cosas. La anterior dirección lo hizo mal, pero no quiero entrar en más comentarios porque ya se ha dicho mucho al respecto.

Sí quiero comentar que fui testigo de muchas cosas, porque vivo cerca de la estación de la ciudad de La Unión. Fui a verificar constantemente la cantidad de pasajeros y si era viable en el sentido de cumplir objetivos de transporte, tal vez no rentables.

Muchas veces nos preguntamos, en qué país del mundo es rentable. Habría que buscar con especial dedicación los países donde es rentable el ferrocarril. Creo que es un servicio que los Estados dan a sus ciudadanos, y eso es lo que el sur pretende.

Puerto Montt tiene 44 mil firmas para entrar en la discusión sobre la petición de que esta red ferroviaria continúe.

Creo que con esos antecedentes la empresa puede tomar una determinación, una vez que vea que éste es un

servicio que da el Estado y que lo dio cuando Chile no tenía la caja que hoy tiene, pero se atrevió a iniciar el movimiento ferroviario al sur.

Sin embargo, hoy, que tenemos viabilidad económica, un espectro diferente, decimos lisa y llanamente que no nos conviene.

Está claro que hay una deuda, y que no se han robado 1.200 millones, como se ha dicho muchas veces en estas sesiones. Tengo entendido que hay costos enormes para hacerlo viable. Por ejemplo, creo que sólo en Merval son alrededor de 500 ó 600 millones, de esos 1.200 que tiene de deuda la empresa.

Asimismo, quisiera que me respondiera respecto de la situación de Merval, que está funcionando bien, y tal vez ahí hay utilidad y rentabilidad. Como también a lo mejor la hay en carga. Fepasa está ganando los dineros que, a lo mejor, son necesarios para compensar lo que no va a dar rentabilidad.

Insisto, para su conocimiento, que no había cupo en los trenes diarios que se iniciaron en 2005. Era un lleno total, de ida y vuelta, en la zona.

Fepasa es una consulta; Merval es otra; el tren Temuco-Puerto Montt es otra, y los costos que significan, esos mínimos pesos que se invirtieron para comprar los vagones y máquinas de tercera o cuarta categoría que no dieron resultado, por eso falló y se dejó de lado la continuidad del tren de pasajeros de Temuco a Puerto Montt.

Hemos sabido que las máquinas no cuestan más allá de 15 millones de dólares, si se volvieran a comprar las adecuadas. Por lo tanto, no son un gran gasto para el gran servicio que se le entregaría a la ciudadanía.

El señor PÉREZ (Presidente).- Les recuerdo que nuestros invitados son nuevos en la empresa de Ferrocarriles del Estado, llevan sólo dos meses en funciones, por lo tanto, no son responsables de lo que ha acontecido, pero los diputados tenemos un gran carga de preocupación al igual que el pueblo de Chile que está viendo con mucho entusiasmo lo que acontece en estas comisiones investigadoras.

Nos interesa saber por qué se hicieron malas inversiones, por qué se engañó al Presidente Lagos. Se le dijo que inaugurara algunas estaciones que no tenían ni siquiera los durmientes en las condiciones necesarias para que transitara el tren y menos aquellos que se compraron en una negociación directa, los de Victoria, Temuco, Puerto Montt, en ocho millones de dólares, y que nos merecen muchas dudas.

Nos parece preocupante que haya contradicción entre lo que plantea la Presidenta de la República, que haya tren en el sur, concretamente en Concepción y hacia Puerto Montt, y algunos ministros y ejecutivos de Ferrocarriles, que plantean temas distintos.

Debemos tener un mismo discurso, porque si la Presidenta dice blanco, el ministro dice negro y el otro señor de Ferrocarriles dice celeste, quiere decir que nadie sabe a dónde vamos a llegar, lo cual es preocupante para la opinión pública.

Tenemos un sinnúmero de filiales en Ferrocarriles que tienen presidente, gerente general, directores, que le cuestan muy caro al país y son tremendamente ineficientes.

Señor Rodríguez, hace ya varios meses estuvieron en Los Ángeles, en Biobío, el gerente general de Invía, señor Colque, y el presidente del directorio. Les mostré una serie de bienes del Estado, que pertenecen a Ferrocarriles, y que están absolutamente abandonados, rieles, tornamesas,

estanques de agua, terrenos tomados por la gente, que bien podrían venderse a los municipios o al Serviu, porque son absolutamente prescindibles.

Hice las gestiones a través del presidente del SEP, oficié para que se autorizara enajenar esos bienes que se los están tomando todos los días, porque estiman que están botados y se pueden utilizar.

La línea férrea que va a Santa Bárbara, entre muchas otras, se presta para el tráfico de robo de animales entre un predio y otro. Es decir, estamos generando un daño tremendo con esos bienes de EFE que están abandonados y que nadie se preocupa con urgencia de darles una solución.

Eso no sólo acontece en Biobío sino en todo el sur de Chile.

Queremos que empresas como Invía, que tiene un grupo importante de gente, pagada por el Estado, sean más ejecutivas, que tengan un visión real de lo que valen esos terrenos en provincias, porque muchas veces piensan que tienen el mismo valor que la Estación Central en Santiago.

Por otra parte, se plantea la creación de nuevas filiales, con nuevos directores, nuevos gerentes, nuevos presidentes de directorios. Por ejemplo, en relación con el Biotren en Concepción, se ha anunciado que va a comenzar a funcionar nuevamente Fesub, y eso significaría el despido de aproximadamente 70 trabajadores.

He estado conversando con los dirigentes de Ferrocarriles y están muy preocupados por esa situación, porque si bien es cierto, y lo he escuchado de algunos ejecutivos, no importa que el funcionario que ocupa un alto cargo no tenga patente política. Si tiene condiciones, no importa que no la tenga, pero que sí tenga sensibilidad social, que se acerque y converse respetuosamente con los trabajadores, cuestión que no acontece.

Por los antecedentes que tengo, hay un señor de apellido Burgos, a quien no conozco, un alto ejecutivo de Concepción, que ha sido un déspota con los trabajadores. Esa gente no le sirve a ninguna empresa.

Dice que no es político y que no tiene nada que ver con la política. Pues bien, no será político, pero tiene que llevar adelante la política de la empresa y el trato con los trabajadores como corresponde a toda empresa pública o privada, cosa que lamentablemente no se da.

Insisto en que hay preocupación con la creación de nuevas filiales con lo que estaríamos avanzando, probablemente, hacia un sistema de privatización.

Los trabajadores de EFE, están preocupados a lo largo de todo el país, y no se extrañe si en un futuro no lejano va a haber una cantidad muy importante de ellos parados frente a La Moneda, para que los escuche la Presidenta, a quien también le han enviado una serie de comunicados y no han tenido respuesta. Según la información que tengo, eso viene para los próximos días.

La persona a quien hice referencia anteriormente es el señor Ricardo Burgos, a quien le falta mucho para poder entenderse con los seres humanos que trabajan en Ferrocarriles, que también son parte de la empresa y debemos tratarlos con la delicadeza que corresponde.

Sabemos que esta empresa tiene un serio problema, no se autosuficiente desde el punto de vista económico, lo sabemos todos los parlamentarios, lo sabe todo el país. No hay ningún tren en el mundo, por muy bueno que sea, que esté rindiendo utilidades. Pero es un servicio que tiene que dar el Estado a su gente, así como entrega un servicio en salud, en educación, en el Transantiago y en tantas otras cosas de obras públicas.

Debemos hacer una inversión y poner gente idónea, capaz, que invierta en Ferrocarriles los recursos que se necesitan para que funcione en los lugares que hace falta, principalmente en todo el sur del país.

Hace 10 años, 119 diputados de la época, salvo uno, le llevamos al Presidente Ricardo Lagos más de 70 mil firmas en las que se solicitaba que se invirtiera en ese tren al sur. Él confió en gente que alguien le recomendó, que no fueron los más idóneos e hicieron una cantidad enorme de barbaridades comprobadas por la Contraloría, y dijo que en 10 años los caminos de Chile iban a estar saturados.

Hoy están saturados, vemos lo que ocurre en días feriados o fines de semana largos en los peajes, en donde es imposible desplazarse con cierta frecuencia y normalidad. Por lo tanto, el tren es necesario y el Parlamento está dispuesto a financiar el costo preciso para que funcione normalmente, sin perjuicio de que sabemos que hay que servir una deuda cuantiosa, que viene de atrás. Pero, además, nos interesa tener recursos no sólo para servir la deuda, sino también para mejorar la vía, comprar trenes adecuados, modernos y no las chatarras que le vendieron a Chile, la misma que se le regaló a Brasil.

Nos interesa fundamentalmente ver la forma en que vamos a diseñar una inversión a futuro.

Lamentamos mucho que falte comunicación entre la empresa de Ferrocarriles del Estado y este Parlamento. Acá hay una bancada ferroviaria que ha trabajado a través de años y nunca se nos informó lo que estaba pasando ni lo que se ha hecho. ¿Por qué se vendían las acciones de Fepasa si estaban dando utilidades? Debía amortizar un poco el déficit por el traslado de pasajeros.

Queremos que ese contacto se vuelva a retomar para entregar nuestra visión, para colaborar con ustedes y su

gestión, pero, al mismo tiempo, para estar informados directamente por ustedes de los grados de avance que hay en la empresa, y no a través de los medios de comunicación.

Chile necesita que se reponga el tren al sur, con trenes adecuados para que cumplan esa función, y, por supuesto, este Congreso está dispuesto a respaldar económicamente lo que sea necesario para que esto sea una realidad, porque es una necesidad de país.

Estimado Presidente de Ferrocarriles, sólo me queda entregarle la palabra para que haga referencia a algunos de los puntos que hemos planteado los diputados miembros de la Comisión.

El señor RODRÍGUEZ.- Señor Presidente, a pesar de los dichos de algunos parlamentarios, con mucho gusto he concurrido a esta Comisión, porque respeto al Parlamento y tengo muy buenos amigos entre los parlamentarios de Gobierno y también de Oposición. Por lo tanto, con gusto he concurrido, más allá de los adjetivos que han usado algunos miembros de esta Comisión, respecto de mi persona.

Quiero responder, pero también hacer un planteamiento inicial que tiene que ver con lo que estamos haciendo en la empresa Ferrocarriles, y referirme a un informe del llamado panel de expertos que encargó el sistema de empresas públicas SEP y cuyo resumen subió a su página web. Fue lo que motivó que la prensa se interesara en conocer las conclusiones de ese panel de expertos, que no son necesariamente políticas asumidas por la empresa de Ferrocarriles del Estado, pero mi intención es que las asuma.

Concuerdo con el ciento por ciento de las conclusiones de ese panel y me parece que la empresa Ferrocarriles debe regirse por ese tipo de criterios. De hecho, algunas de esas conclusiones ya se están implementando en la empresa.

Quiero iniciar mi presentación señalando que nos encontramos preparando un plan trienal, junto con el Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Sectra, de modo que a fines de abril podamos estar entregando lo comprometido a la Comisión Mixta de Presupuestos del Congreso Nacional.

Para eso hemos encargado estudios de evaluación social de recorridos y de carga.

Por otra parte, quiero hacer una reflexión que me parece tremendamente importante. Mi entender es que la mirada que debemos tener como país, el Gobierno, el Congreso y también nuestra empresa respecto del tema transportes, tiene que ser a mucho más de tres años.

Carreteras, aeropuertos, puertos y trenes son áreas donde las inversiones en general son cuantiosas, duran muchísimos años y tienen que ser complementadas con el desarrollo urbanístico de las distintas ciudades del país y con el desarrollo de la carga.

Sólo a modo de información, quiero señalarles que nos ha tocado conversar con numerosas empresas usuarias del sistema de carga y, en particular, empresas navieras que manejan *containers*, que nos han señalado que planean su desarrollo a 50 años, no a 3, y que respecto de Chile ya tienen políticas de demandas de servicios de carga que conectan los puertos de la Quinta Región con los de la Octava Región. Situación que para nosotros era absolutamente inimaginable antes de iniciar esas conversaciones.

Por lo tanto, nos encontramos con una situación donde la ley nos obliga a tener planes trienales, en circunstancias de que se trata de un rubro donde la planificación debe ser hecha mirando más allá de 20 años plazo, de modo de poder racionalizar la inversión en carreteras, aeropuertos, puertos y trenes.

Dicho esto, también quiero señalar que a la empresa de Ferrocarriles del Estado le queda como "poncho" la posibilidad de planificar el desarrollo ferroviario del país.

No tenemos espaldas, ni personal, ni tampoco la responsabilidad de planificar el desarrollo ferroviario, porque entendemos que es una tarea que le corresponde al Gobierno que, además, si tiene una mirada a largo plazo le corresponde consensuarla con distintos actores del país, de modo que esa política de transportes sea una que vaya superando cada gobierno y se transforme en una política de transportes del país.

Por lo tanto, entendemos que el rol de Ferrocarriles del Estado es participar en el planeamiento del tema transportes. Lo estamos haciendo, pero fundamentalmente es una tarea de responsabilidad de los gobiernos con el Congreso.

Señalaba que en preparación de ese plan trienal estamos llevando a cabo estudios de evaluación social tanto en la carga como en los servicios principales de pasajeros. Ya han sido contratados a través de actos públicos y, además, estamos integrando una modalidad, recomendada por el panel de expertos -que creemos muy importante-, que es hacer los estudios, pero al mismo tiempo tener una empresa que audite que éstos estén razonablemente bien hechos.

El día de mañana no quisiéramos tener una decisión tomada frente a un estudio que, posteriormente, se demuestre en la práctica que estaba completamente equivocado, por ejemplo, en sus proyecciones de demanda.

¿Cuál es la lógica de esos estudios?

La lógica de esos estudios, y en eso coincido con lo expresado por varios de ustedes, es la identificación de los beneficios sociales que distintos servicios pueden estar entregándole al país o a las ciudades respectivas.

Beneficios que tienen que ser calculados y auditados y deben considerarse a la hora de decidir la mantención de servicios, la administración de frecuencia de ellos, la estrategia comercial de la empresa y la instalación de servicios nuevos.

Esos beneficios sociales, que no son brindados por todos los trenes sino sólo por algunos servicios, en algunas partes del país, no en todas, deberían ser financiados por el Estado y ello sólo se puede a través de cambio legal.

En un rato más me voy a referir a la ley de Ferrocarriles, porque no actuamos al margen de la ley, cosa que ningún parlamentario podría estar pensando o insinuando.

El Gobierno no puede subsidiar gastos corrientes, de acuerdo con la ley de Ferrocarriles, pero creemos que en estos casos, cuando hay estudios serios, auditados, debería concurrirse al Congreso y plantear abiertamente las alternativas y votar.

Si ello no ocurre -en esto quiero ser muy categórico, señor Presidente y miembros de la Comisión-, es decir, si esos beneficios sociales no son financiados por el Estado, la Empresa de los Ferrocarriles del Estado difícilmente va a poder mantener los servicios de pasajeros que tiene hoy. ¿Por qué razón? Porque se le está acabando su patrimonio. El próximo año podríamos llegar a tener patrimonio cero y no podemos seguir vendiendo patrimonio que no tenemos.

Por lo tanto, la empresa se encuentra frente a un dilema, que si no es asumido legalmente por el Gobierno y por el Congreso, debiera dar lugar al término del servicio de ferrocarriles de aquí a 2008 ó 2009.

Hecha ya la ficha de balance de la empresa del 2007, hemos terminado con pérdidas totales del orden de los 38 mil millones de pesos. Nuestra deuda asciende a más de mil

millones de dólares, pero ésta es la pérdida que hemos tenido en 2007.

Para el 2008 estimamos que la pérdida operacional va a subir 6 mil millones de pesos respecto de la pérdida operacional de 2007. En 2007, del total de 38 mil millones de pesos, tuvimos una pérdida operacional de 21 mil millones de pesos. Para este año se proyectan 27 mil millones de pesos de pérdidas operacionales.

Naturalmente, el esfuerzo de este directorio y de los ejecutivos de la empresa está abocado a bajar sustancialmente esas pérdidas, de modo de llegar a final de año con un resultado financiero mejor que el que tuvo en 2007.

¿Qué estamos haciendo para ello? Estamos racionalizando servicios, haciendo ajustes de frecuencias, generando filiales, porque creemos que la forma de dar cuentas de nuestros productos hoy no es óptima. Pensamos que la mejor forma de hacerlo es a través de filiales. De hecho, nuestra filial Merval está hoy transportando más pasajeros que todo el resto de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado y, para información de ustedes, les quiero señalar que la empresa Merval está obteniendo pérdidas de 865 millones de pesos en 2007, contra 37 mil 700 millones de pesos de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado. Reitero que vamos a recurrir a la modalidad de filiales.

El señor JARAMILLO.- ¿Esos gastos son operacionales o totales?

El señor RODRÍGUEZ.- Los dos son totales. Los gastos operacionales de Merval son del orden de 4 mil millones de pesos.

Lo más importante de Merval es que en 2006 tuvo una pérdida de 6.600 millones de pesos y el año pasado de 865 millones de pesos.

También es importante señalar que en 2006 Merval movió 8 millones de personas y el año que terminó movió casi 12 millones de personas. Eso es gestión, eso es manejo de un capital, como el que tiene Merval, bien utilizado y que esperamos que en los próximos años pueda superar incluso la cifra de 12 millones de pasajeros/año, de manera de poder llegar a una situación óptima, con pérdida, pero, obviamente, produciendo un bien social impresionante en esta región en particular.

A mí me han echado tres veces de distintos trabajos, por lo que sé lo que significa ser despedido o tener que alejarse de una actividad económica. Lo señalo porque tenemos que bajar la dotación de trabajadores de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado. Nuestra expectativa es pasar de 1.370 trabajadores que hay actualmente en la empresa a 1.000 a finales de este año.

Es muy importante que recuerden una cifra que está en nuestra contabilidad, que indica que lo que recibimos por venta de boletos es menor que lo que tenemos que usar para financiar sueldos y salarios de la empresa. Esto no es culpa de los trabajadores, pero ésta es una situación financiera imposible de mantener hacia el futuro.

Me referiré a las conclusiones del panel de expertos, que tienen que ver con el hecho de por qué han habido cambios en materia de transportes.

Finalmente, quiero referirme a la decisión de la empresa, tomada y que está en vías de ejecución, en cuanto a ir retirándonos de otros negocios que no tienen nada que ver con el tema ferroviario. Por ejemplo, hemos puesto a la venta la cartera de personas en el negocio Isapre. Ferrocarriles del Estado no tiene nada que hacer en ese negocio y esperamos recibir ofertas a fines de este mes para tomar la decisión de salirnos de la cartera de Ferrosalud, para dedicarnos a nuestro negocio, que es el negocio ferroviario.

Señor Presidente, para contestar algunas inquietudes que se han manifestado, quiero señalar que siento que hay una confusión que debe aclararse. Soy presidente de una empresa pública y, como tal, estoy obligado a cumplir con una serie de cuestiones que vienen en la ley. Por ello, voy a proceder a citar determinados artículos.

El artículo 8 de nuestra ley expresa que los directores deberán emplear, en el ejercicio de sus funciones, básicamente lo mismo que se les pide a los directores en sociedades anónimas. El texto dice: "La aprobación gubernamental," -esto es distinto de las sociedades anónimas- "o de la Contraloría General de la República, o de cualquier otra autoridad administrativa, cuando ésta proceda, de la memoria y balance, o de cualquier otra cuenta o información general que presente el Directorio, no libera a los Directores de la responsabilidad personal que les corresponda por actos o negocios determinados. La aprobación específica de éstos no los exonera de aquella responsabilidad, si hubiere mediado culpa leve, grave o dolo.".

Ésa es mi primera restricción como director de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado.

Voy a leer otros artículos que son tremendamente decisivos al respecto.

"Artículo 32: La Empresa, en caso alguno, podrá comprometer el crédito público. Tampoco podrá obtener financiamiento, créditos, aportes, subsidios, fianzas o garantías del Estado o de cualquiera de sus organismos, entidades o empresas, sino en los casos en que ello fuera posible para el sector privado y en iguales condiciones.

"Se exceptúan de esta prohibición los aportes y garantías a que se compromete el Fisco en virtud de lo establecido en esta ley y la renovación de los avales, fianzas y garantías otorgados con anterioridad a la

publicación de la presente ley.". Esto es de 1993, si no me equivoco.

Por su parte, el artículo 35 expresa: "El Gobierno no podrá obligar a la Empresa a proporcionarle servicio alguno sin la debida compensación económica, la que estará sujeta al régimen general de tarifas vigentes en la Empresa, sin privilegio especial alguno.".

Ahora me referiré al artículo 47. No lo voy a leer, porque es muy extenso, pero es el artículo que hace alusión a la imposibilidad que tiene el Gobierno de financiar gastos corrientes de la empresa, salvo que se haga expresamente a través de una ley o que se cambie la parte de la ley de Ferrocarriles que lo prohíbe.

¿Por qué he leído estos artículos? Por una razón muy simple. Porque, como presidente del directorio de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado, y estoy seguro que todos los directores, los miembros del directorio de la empresa no vamos a llevar adelante servicios nuevos, que no estemos dando hoy, que sepamos que van a producir pérdidas que comprometen el patrimonio de la empresa y que no van a ser financiadas por el Estado.

¿Por qué razón? Porque de otra manera vamos a estar incurriendo en una falta -por decirlo de la manera más suave- que nos va a hacer acreedores de persecución jurídica, legal, por haber malgastado el patrimonio del Estado, cosa que no estamos disponibles para hacer.

Sí estamos disponibles para hacer los estudios necesarios -que es lo que estamos haciendo hoy- y determinar cuándo los servicios de ferrocarril dan beneficios sociales para decirle al Gobierno: "Señores, ésta es una línea que merece ser subsidiada por parte del Estado. Vayamos al Congreso y obtengamos el financiamiento respectivo". Pero no estamos dispuestos a llevar adelante iniciativas ferroviarias

que sabemos que nos van a generar más pérdidas, más aun después de haberles señalado la situación financiera de la empresa, en que el próximo año ya no tendrá patrimonio. No sé a qué patrimonio vamos a recurrir para poder financiar servicios deficitarios.

Por último, en relación a esto, quiero expresar que todos los servicios de pasajeros son deficitarios. En Chile, no hay ni uno solo que cubra sus costos operacionales, cosa que también ocurre en muchos países del mundo, pero en ellos, efectivamente, el Estado financia la actividad. Aquí no. Aquí, el Estado financia inversión y nada más.

Respecto de la información de prensa, ésta se refiere -creo haberlo explicado- a la publicación que hace el Sistema de Empresas Públicas del resumen del informe del comité que me tocó presidir durante algunos meses y a la inquietud periodística que fue dirigida directamente a quien habla. Lamento mucho que esto saliera por la prensa antes de que ustedes hubieran sido informados por quien correspondía.

Quiero señalar que el tema del tren de Temuco a Puerto Montt tiene que estudiarse. Además, no tiene por qué ser rígido, desde el punto de vista de que hay cambios en las ciudades, hay cambios en la población, hay creciente congestión en las carreteras. Es decir, todos estos aspectos van cambiando las decisiones que se van tomando en materia de transportes.

Por su intermedio, señor Presidente, quiero señalar al diputado De Urresti que no es que haya descubierto que el riel va paralelo a la carretera sino que lo que sí he descubierto es que hay una carretera nueva, que tiene dos pistas por lado, que presta un tremendo servicio, no sólo a la zona sur, sino que desde La Serena hasta Puerto Montt, y eso al ferrocarril le ha significado introducir una competencia que no tenía cuando la carretera era de apenas

una pista por lado y ni siquiera tenía separación entre esas dos pistas.

Esto se debe mirar no con la liviandad que me atribuye el diputado De Urresti, sino con un mínimo de conocimiento técnico y entender que la carretera, el avión, el barco y el tren son medios de transporte que pueden ser complementarios, pero también sustitutos. Ése es todo el alcance que tiene lo que he señalado. No se trata de ningún descubrimiento.

Reitero que me tocó viajar durante cuatro años, al menos, como estudiante universitario, desde Santiago a Valparaíso, porque soy oriundo de Valparaíso.

El informe del panel de expertos es propiedad del Sistema de Empresa Públicas y no de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado. El SEP es el responsable de su difusión y lo acaba de hacer público, en términos de resumen, a través de su página web.

¿En qué estudios se basó este panel? En los estudios del Banco Mundial, de la Universidad Católica y, básicamente, lo que se determinó en tales estudios fue un conjunto de subsidios que hoy está entregando la Empresa de los Ferrocarriles del Estado a cada pasajero que se sube al tren.

Simplemente para ejemplificar, les voy a señalar que Merval está entregando un subsidio de 593 pesos por pasaje versus el que se entregaría en el tramo Santiago-Puerto Montt, que es de 52.900 pesos. Nos basamos en este tipo de información para concluir que el servicio de Santiago a Puerto Montt hoy no tiene mucha justificación. No sé qué pasará en diez años más. No tengo forma de saber si la carretera al sur comienza a congestionarse, por ejemplo, y entonces sí comienza a ser interesante una inversión que permita tener un tren de Santiago a Puerto Montt.

Tampoco hemos tomado una decisión respecto de si se ponen en circulación trenes más cortos en esa zona. De hecho, con el alcalde de Puerto Montt, don Rabindranath Quinteros, hemos conversado la posibilidad de que exista un tren La Unión-Puerto Montt, situación que estamos evaluando. Por lo pronto, las puertas están abiertas para que empresarios privados que quieran hacer transporte de pasajeros lo puedan hacer y que ojalá lo hagan a través de nuestra infraestructura de rieles.

El diputado Quintana pregunta por la viabilidad de la empresa. Creo haber sido bastante claro al respecto. O sea, si esta empresa pretende continuar con los servicios de pasajeros que tiene hoy, por más arreglos que haga, si no recibe apoyo del Estado, no tiene ninguna viabilidad.

El diputado Espinoza se refirió en términos bastante poco respetuosos hacia mi persona. Yo no vilipendio al Congreso Nacional. Al contrario, creo que es uno de los poderes del Estado más importantes en nuestro país; es una expresión categórica de lo que es la democracia que nos costó tanto conseguir.

¿Por qué no hubo panel de expertos antes y por qué hay ahora? No me apunten a mí. En su momento, a mí me contrató el Sistema de Empresas Públicas y me pidió que encabezara un comité de expertos pluralista, donde estuvo un profesor chileno de la Universidad de Cambridge y, además, don Mario Marcel, don Andrés Concha y Marcos Büchi, y este panel coincidió en todos sus puntos.

¿Por qué no hubo antes? No sé. No estoy llamado a responder ese tipo de preguntas.

El diputado Nicolás Monckeberg me pide una respuesta que no es fácil de dar, ya que cada vez me he resistido a mirar hacia atrás, porque mi trabajo consiste en mirar hacia adelante.

Él me pregunta que cómo es posible que hace dos años y medio, o quizás un poco más, se decida hacer una inversión y ahora el panel de expertos piensa que se debió haber hecho lo contrario. Quiero ser en eso muy preciso. El panel de expertos es bastante entusiasta respecto de Merval, de Chillán, de Metrotrén. Tiene dudas respecto de cómo viabilizar el Biotrén si no hay conexión con buses, como figura en el diseño original de esa inversión. Por lo tanto, no es efectivo que las conclusiones del panel sean completamente contrarias a lo que se decidió hacer hace dos años y medio o tres años atrás. Me interesaba hacer esta precisión, porque la considero importante.

En cuanto a lo que me consulta el diputado Von Mühlenbrock, no creo que me corresponda entrar a hacer evaluaciones posteriores. Lo que sí les puedo señalar es que, en virtud de que los estudios de evaluación de proyectos que se usaron para definir inversiones en el pasado fallaron rotundamente en la estimación de demanda de pasajeros, hemos implementado en la empresa de Ferrocarriles la decisión de tener auditores externos para los estudios de evaluación de proyectos, de modo de tener dos opiniones, y si las dos están malas, tenemos ya una responsabilidad un poco más liberada, ya que si todos se equivocan, nadie nos puede pedir que nosotros tengamos otra posición frente a dos estudios técnicos.

La diputada Marisol Turrez pregunta si nos hemos hecho parte en estas causas. Al respecto, le puedo señalar que desde que me hice cargo de la empresa de Ferrocarriles han habido algunos casos en que nuestro fiscal le ha pedido al Consejo de Defensa del Estado que se haga parte en los juicios, pero respecto de todo lo que hay para atrás ni siquiera lo he estudiado porque no fue mi compromiso al hacerme cargo de la empresa de Ferrocarriles. Mi compromiso fue tomar esta empresa y tratar de sacarla adelante. Del pasado se están preocupando ustedes, los tribunales de

justicia, en algunos casos, la Contraloría General de la República y la Superintendencia de Valores y Seguros. Por lo tanto, mi esfuerzo va más hacia adelante que hacia atrás y, por cierto, tenemos la máxima disponibilidad para entregar información, pues las puertas están abiertas y tenemos un equipo de la Contraloría trabajando en nuestras oficinas, de manera de que los juicios se puedan hacer más ágiles, más rápidos y la Contraloría también pueda terminar mucho más pronto su auditoría.

Al Presidente, diputado don José Pérez, creo haber dado las explicaciones correspondientes respecto de la preocupación por el hecho de que el Gobierno pueda decir "quiero hacer esto" y la empresa de Ferrocarriles diga que no puede hacerlo si no hay recursos.

La Empresa de los Ferrocarriles del Estado es una empresa pública, pero no es un servicio del Gobierno. Es una empresa pública, cuyos directivos, los directores, son nombrados por el Gobierno, pero nosotros nos tenemos que atener a lo que dice la ley, aprobada por este mismo Congreso, que dice que no podemos tener servicios que vulneren el patrimonio del Estado, salvo que el Estado pague, y ésa es nuestra posición. No nos pidan, por favor, decisiones que significan sacrificios que pueden terminar muy mal para nosotros.

Respecto de las filiales, quiero señalar que ésa es una estrategia de administración de la empresa. Para nosotros tener una filial como Merval es muy satisfactorio porque permite estrategias comerciales separadas de las que tiene la empresa como tal y significa la posibilidad de tener ejecutivos que se están vinculando directamente con taxis colectivos o con buses, de manera de ir potenciando cada vez más el producto que ofrecemos, con contabilidad separada, de manera que podamos identificar muy bien cuáles son los

ingresos y los gastos de esas empresas. Desde el punto de vista de la administración, ésta es una situación óptima.

En el caso de Biotrén, tema que le preocupa al Presidente de la Comisión, diputado José Pérez, esto va a significar el despido de 70 trabajadores, lo cual es muy lamentable y lo haremos con el máximo de los respetos. Tomo nota respecto de la observación que se hizo respecto de un ejecutivo, porque eso no debe ocurrir, nunca debe suceder -no lo señalo sólo respecto de este Gobierno-, porque nunca debe darse un mal trato a nadie. Así es que tomo nota de ello.

Reitero que el esfuerzo de la empresa se va a centrar en que esto sea lo menos doloroso posible y en ayudar a los trabajadores que tengan que retirarse a buscar nuevos empleos.

Respecto de la comunicación entre la empresa y la llamada "bancada ferroviaria", con todo gusto podemos establecer reuniones periódicas, más frecuentes, pero la verdad es que no ha estado en nuestra agenda tener ese tipo de vinculación con esa bancada. No hay problema en hacerlo, a pesar de que la bancada no esté de acuerdo con lo que nosotros estamos haciendo. Pero ése no es el tema de fondo.

Lo último a lo que me quiero referir tiene que ver con el tema de Fepasa. Si hay una empresa que está dando utilidades, como es el caso de Fepasa, y nosotros vendemos la participación que tenemos en esa empresa, en el precio de venta va incluido lo que se denomina el valor presente de las ganancias futuras y, por lo tanto, desde el punto de vista patrimonial, para nosotros es muy buen negocio vender o no hacerlo. Eso sí, hay que tratar de vender en el mejor momento y no en el peor.

Nos pareció que el año pasado era un buen momento para vender Fepasa. Al contrario, no nos pareció que era un buen momento vender nuestra participación en el Mall Plaza

Estación y creemos que fue una buena decisión no hacerlo porque, como ustedes bien saben, Parque Arauco compró la participación mayoritaria y tenemos muy buenas expectativas de lo que pueda hacer dicha empresa, especialista en este tipo de negocio, con ese mall. Por lo tanto, nos pareció muy acertada esa decisión. De hecho, el valor patrimonial de nuestra participación prácticamente se dobló gracias a esa transacción.

Muchas gracias.

El señor PÉREZ (Presidente).- Muchas gracias a usted, señor Rodríguez.

Tiene la palabra la señora Marisol Turrez.

La señora TURREZ (doña Marisol).- Señor Presidente, en general, en estas sesiones evito hacer comentarios y trato de ir al hueso del asunto, pero varias de las ideas expresadas por el presidente de EFE me hacen darle muchas vueltas a este tema. Estoy en total desacuerdo con algunas de sus expresiones y mi obligación, como representante de un distrito del sur o como una chilena más que vive en el sur de nuestro país, es hacerlas presentes.

No deja de llamarme la atención la expresión de que a EFE le queda "como poncho planificar el desarrollo ferroviario del país".

Esto nos muestra, de alguna manera, lo que en algunas ocasiones hemos sentido: que esta empresa es una caja pagadora de favores políticos. Si se piensa así, es imposible planificar de aquí en adelante. ¡Imagínense si Codelco planificara a dos o a tres años! ¿A dónde llegaríamos?

Las empresas del Estado, a mi juicio, son del Estado. No pueden estar sometidas a las decisiones de los gobiernos de turno para ver qué hacemos en los próximos años. Incluso, esto se presta para planificar en función de las

elecciones. O sea, si tenemos dos años de elecciones, ¡vamos con planes trienales para ajustarnos a las elecciones!

¡Perdóneme! ¿Cómo no vamos a ser capaces de tener la generosidad de pensar, como país y por parte de quien lo administra, en la gente del sur de Chile, en los recursos del Estado y en planificar una empresa en ferrocarriles? ¿Cómo no podemos ser capaces de ver qué viabilidad y qué rentabilidad social tiene?

Estamos de acuerdo y nadie discute que en casi todas partes se va a pérdida, pero pensemos qué nivel de pérdida es manejable. Obviamente, si pongo un tren a Puerto Montt que va a 60 kilómetros por hora y al lado tengo una carretera en que puedo ir a 100 en un bus o a 120 en un vehículo particular, por supuesto que eso no es competitivo, pero estamos hablando de un proyecto de 1.200 millones de dólares. O sea, no es cualquier cosa.

Y que el actual presidente nos diga: "A nosotros nos queda como poncho planificar el desarrollo ferroviario en nuestro país", significa que hoy tenemos una empresa que está pensando en el corto plazo y que no ha cambiado el switch.

Una empresa del Estado debe ser capaz de estar ajena a los vaivenes políticos, ver cuáles son las reales necesidades que tenemos en el país y considerar variables como la rentabilidad social, buscando la mayor eficiencia.

Señor Presidente, quiero recordar el momento en que se inauguró este tren. Quiero contarle al presidente del directorio que ese tren, en ese verano, iba lleno porque, obviamente, había expectativas. ¡Iba lleno!

Obviamente, primero se produjo el viaje de los curiosos, que es lo normal, pero en nuestro país sabemos cuáles son las épocas en que hay mayor afluencia de pasajeros y de alguna manera eso debe dar algunas variables para poder planificar y ver qué es lo que pasa. Si planifican los buses.

¿por qué no pueden planificar una empresa como ésta y ver cuántas realmente son las expectativas que podemos llenar y adónde podemos ir? Pero se inaugura un tremendo tren, con lo que significaron esos trenes, a la velocidad que iban y sin considerar la realidad de la zona. Sin embargo, para mucha gente puede ser muy útil tener disponibles trenes que cubran pequeños tramos. Hay mucha gente que vive en Osorno, en La Unión, esto es, lo que ha conversado el señor Rodríguez con el alcalde Quinteros. Obviamente, puede prestar un servicio tremendo y van a haber pasajeros para esos tramos más pequeños, pero para eso se necesita generosidad y se necesita pensar en el país.

En consecuencia, no puede decirse que esto depende exclusivamente de los gobiernos. Una empresa como ésta no puede depender de los vaivenes políticos. Hay que mirar más allá. En consecuencia, estoy muy en desacuerdo con lo que plantea el señor Rodríguez.

Por otra parte, quiero consultarle acerca de algo que escuché, y si no tiene una respuesta hoy, podría hacerla llegar posteriormente. Tengo información de que un señor de apellido Vera elaboró una memoria para recibirse, en que hizo toda una planificación para efectos de que Ferrocarriles fuera una empresa rentable. Tengo entendido que durante el gobierno del entonces Presidente Frei Ferrocarriles compró esa memoria. Sería muy conveniente saber si esa memoria existe y si está dentro del patrimonio de EFE porque eso nos muestra que, por lo menos, en el país hay gente a quien le interesa el tema y está dispuesta a plantearlo.

Además, me gustaría que profundizara acerca de un subsidio de 52 mil pesos a cada pasajero que va al sur. Me gustaría saber qué quiere decir con eso. Es decir, ¿un pasajero paga 20 mil pesos, pero, en realidad, llevar a cada pasajero vale 70 mil? ¿Eso significa? No soy ferroviaria, no soy ingeniero y, por lo tanto, no sé si en todos los trenes

del mundo ése es el costo de trasladar pasajeros por un tramo como el señalado. En verdad, quedo muy sorprendida con esa afirmación.

Respecto de la pertinencia o a la decisión de viajar o a si hay o no hay competencia, creo que hay muchas familias que se trasladan y para cualquier familia puede ser bastante más cómodo viajar en un tren que hacerlo en un bus. El punto está en que si en ese tren me voy a demorar el doble, obviamente no va a ser posible competir. Aquí nos topamos de nuevo con algo que fue mal planificado, mal gestionado, con pérdida de recursos, con despilfarro y con una caja pagadora que hasta el día de hoy nosotros y la justicia todavía estamos tratando de investigar, para saber a dónde fue a dar gran parte de esos 1.200 millones de dólares.

Gracias, señor Presidente.

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

El señor DE URRESTI.- Señor Presidente, me surgen varias dudas.

Ruego al señor Rodríguez que no se tome tan personalmente las alusiones. Le preguntaba si viajaba en ferrocarril sólo para que tuviera conciencia.

Además, le recuerdo que el servicio de pasajeros del tren se suspendió al sur antes de que hubiera doble vía. Revíselo, por favor.

Igualmente, le recuerdo que en importantes tramos del sur de Chile no corre paralelo el riel a la carretera. Río Negro, Purránque, Valdivia, Alerce, no están exactamente paralelos a la ruta cinco y La Unión está a diez kilómetros hacia adentro. No es tan cierto lo que usted señala, pero, como se dice regularmente, esto es "sin picarse". Lo que quiero es que hagamos una discusión sobre la política

ferroviaria. Eso es lo que nos interesa y me imagino que la Presidenta de la República, quien, reitero, en su programa de Gobierno, a través de la prensa, de informaciones, de almuerzos sostenidos con las jefaturas de bancada, ha señalado su compromiso del retorno del ferrocarril al sur de Chile.

Entiendo que usted tiene que equilibrar los presupuestos y está bien que esté preocupado de eso. Por ello, lo felicito. Administraciones anteriores no se preocupaban de eso, pero también hay que planificar el destino de Ferrocarriles porque no sacamos nada con equilibrar simplemente a la empresa, vendiendo filiales, vendiendo activos, para quedarnos con una empresa, quizá equilibrada, pero raquítica, que no moviliza pasajeros. Sería una empresa que sólo estaría cubriendo aquellos tramos que son rentables, pero no hay una política de desarrollo.

Usted dice que, seguramente, en diez años más habrá algunos servicios que pueden reevaluarse. Pero, ¿qué ocurriría si en diez años no hay inversión en esos tramos? Si en los tramos Temuco-Puerto Montt y Temuco-Valdivia no hay inversión ahora, al menos de mantenimiento, en diez años más va a ser imposible reponer ese servicio, porque el deterioro de la vía va a ocasionar, evidentemente, la desaparición de los rieles, de los durmientes, porque seguramente usted sabe que en muchas partes se los roban.

Me parece bien que ese panel de expertos entregue un informe, pero usted dice que no es responsable de lo que ocurrió anteriormente. Me gustaría que se explicara, porque usted representa a la empresa de Ferrocarriles del Estado. ¿Cómo es posible que se hayan invertido 1.200 millones de dólares en un programa en contradicción absoluta a lo que dice hoy este informe de expertos?

Si hace tres años era posible, viable -por palabras de nuestro entonces Presidente Ricardo Lagos-, necesario y

fundamental reponer el servicio ferroviario, ¿por qué hoy no, en circunstancias de que el país ha crecido más, están más congestionadas las carreteras, tenemos más actividad económica, más producción forestal, salmonera e industrial en la zona sur? ¿Por qué hoy no es viable, pero hace tres años sí lo era?

Le pido mayor precisión al respecto o, al menos, que nos diga cómo lo enlazamos.

Usted administra la empresa hoy, pero ésta es una empresa centenaria, que esperamos que siga hacia adelante.

También me gustaría aclarar un tema. El señor Rodríguez dice que el subsidio del Estado al pasaje del tramo Alameda-Puerto Montt cuesta 52 mil pesos. Me gustaría conocer los detalles de ese cálculo. Pero también me interesa saber si han hecho el estudio de cuánto cuesta el subsidio del Estado a los pasajeros del Metro. No es posible que se subsidie a los santiaguinos, a quien vive en la metrópoli, pero que no se pueda subsidiar a quien vive en el sur del país.

Obviamente, no quiero que sea de 52 mil pesos, porque la considero una cantidad muy alta, pero, en la medida en que se hace más eficiente, que el tren viaje a mayor velocidad y que haya un mejor servicio, ese subsidio va a bajar.

Repito: ¿Cuál es el subsidio que existe para los pasajeros del Metro? Quienes vivimos en el sur del país tenemos el mismo derecho a contar con un servicio de transporte.

Respecto del Plan trienal 2008-2010, usted ha señalado que lo va a presentar a esta Cámara en abril, dentro del compromiso que hay con Hacienda. ¿Qué posibilidad existe de conocer, al menos el borrador, o las líneas matrices de

ese plan trienal, para opinar o para que no sólo sea elaborado por este panel de expertos o por sus ejecutivos?

Al menos para los parlamentarios que representamos el sentir popular de nuestra zona, es importante hacerle comentarios, quizá no técnicos, pero sí manifestar, por ejemplo, el malestar que existe en la zona. Queremos presentar las miles de firmas de Puerto Montt, de La Unión, de Valdivia, que exigen que se cumpla el compromiso de la Presidenta y el retorno del servicio ferroviario.

Usted señala que hay una racionalización y que se despedirá a aproximadamente 300 trabajadores. Me gustaría saber si dentro de esos despedidos hay algún gerente, porque en esta empresa hemos visto que la capacidad de generar gerencias, subgerencias y reciclar a sus ejecutivos es bastante alta. Como lo he dicho, "la farra de Ferrocarriles la pagan los trabajadores". Dentro de los 70 trabajadores de Biovías o de Biotrén no sé si está incluido algún ejecutivo.

Pregunto lo anterior por lo siguiente. En la Comisión tuvimos a los ejecutivos de Invía. Nos señalaron claramente que no es eficiente su manejo como filial. No tienen utilidad. El patrimonio ferroviario, a lo largo de todo Chile, está mal administrado. Nos entregaron los listados de arriendos y de ventas, pero no se hace ni obra social con eso, ni tampoco se logran buenos precios de mercado.

Por lo tanto, la pregunta concreta es: ¿qué van a hacer con Invía?. Hay un directorio se tienen hermosas oficinas en un edificio del centro. ¿Cuánto cuesta Invía? Se lo pregunto porque hay una decisión de vender la isapre Ferrosalud.

¿Es unánime el acuerdo del directorio de Ferrosalud? Tengo entendido que hay una votación del directorio de Ferrosalud.

Señor Presidente, me gustaría que nos enviaran actas de ese acuerdo y nos explicaran cuál es el proceso y mediante qué mecanismos se va a vender. Tengo entendido que se va a vender la cartera y el giro. Ésta es una empresa que da utilidades y por eso me llama la atención que una filial que, precisamente, da utilidades vaya a ser vendida.

Me gustaría que se hagan llegar las actas del directorio de Ferrocarriles y de la isapre Ferrosalud para ver la justificación de esa venta y que nos expliquen mediante qué fórmula se va a vender.

He dicho.

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

El señor JARAMILLO.- Señor Presidente, lo que quiero saber, primero, es si se ha tomado en cuenta que el sur también es parte de este país, porque cada vez, y en muchas situaciones del quehacer del Gobierno, una de las zonas perjudicadas es el sur de Chile.

Aquí se dice que la gente se viene a vivir a Santiago porque las fuentes de trabajo están ahí, y seguimos pensando en que, como allá hay un número importante de personas, ahí se tiene que hacer todo lo que concierne a obras.

Si en la ley orgánica de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado están los artículos 8 y 35, antes citados, de aprobación gubernamental, quiere decir que se trasgredió la ley en la administración anterior. Quiero que el señor Rodríguez se refiera a esto, porque ésta es una Comisión Investigadora Especial y para ella es un detalle importantísimo si la administración anterior trasgredió alguna norma y cometió un ilícito.

Cuando usted viajó en tren, le preguntaría si sabe si fue rentable o no en ese tiempo, porque creo que el ferrocarril en Chile nunca ha sido rentable. La rentabilidad social era efectiva, y por eso hablo del sur. Los vagones de pasajeros desde Temuco a Puerto Montt iban repletos, no había cupos para otra gente que quería seguir viajando, no por novedad, como dice la colega Turre, sino por necesidad, por tranquilidad y seguridad que les daba el ferrocarril. Si el tramo desde Santiago a Puerto Montt cuesta 52 mil pesos, ése es otro cuento, pero no acepto que se tenga un tremendo costo de pasajeros entre ciudades de tránsito corto. Dentro del futuro plan trienal, ¿está considerada esa situación? Porque los trascendidos de prensa dicen que no.

Ésa es una lucha que vamos a seguir dando, porque, señor presidente de la empresa, nosotros, la "bancada ferroviaria", somos los causantes de que el ferrocarril haya vuelto a la vida, especialmente, en el sur de Chile, porque se llegó hasta Chillán y hasta Concepción, pero lo demás no fue considerado nunca. La inversión grande, a pesar de que el tren volvió al sur, se hizo en el centro de Chile, en la electrificación. Eso es lo que más nos molesta.

Por lo tanto, pregunto: ¿Temuco-Puerto Montt es prescindible en este minuto, lisa y llanamente, a pesar de la enorme cantidad de pasajeros que se beneficia de ese servicio?

En consecuencia, no vamos a aceptar ese retiro, dentro de lo que también señaló la señora Presidenta de la República en su momento, en el sentido de que esto tendría continuidad, porque era un verdadero servicio a la gente. Aquí hay que cumplir con la sociedad y entregarle ese beneficio social. Los pasajes no cuentan sólo en cuanto a su costo, sino que también necesitamos que, así como se le ha dado tanto al Transantiago y a Santiago, también se mire un poquito al sur del país.

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

El señor OJEDA.- Señor Presidente, en primer lugar quiero señalar que no comparto las expresiones que aluden al señor Rodríguez, en cuanto a que él vilipendia al Congreso Nacional. Creo que el presidente de EFE se merece respeto. Tampoco concuerdo con los tonos irónicos que se utilizan a veces.

Hay dos cosas que me preocupan. En primer lugar, me causa inquietud la expresión del señor presidente de EFE, en el sentido de que no tiene justificación el ferrocarril de Temuco al sur. No sé qué ocurrirá a futuro. ¿El objetivo fundamental en este momento es terminar con el ferrocarril de Temuco al sur más que reinstalarlo? Ésa es la pregunta que debemos formularnos ahora.

Lo otro que me preocupa es que el señor Rodríguez haya dicho que comparte en un ciento por ciento el panel de expertos que señala, como conclusión, que el ferrocarril debe terminar y que debe suprimirse. Realmente, considero bastante delicada la situación, porque Ferrocarriles ha cumplido a través de la historia una labor de carácter absolutamente social y no es novedad que el ferrocarril siempre ha tenido pérdidas.

Creo que si el panel de expertos ha hecho alguna evaluación o algún estudio, seguramente lo ha hecho en este momento de anormalidad de Ferrocarriles, en que el tren tiene una velocidad de 60 kilómetros por hora, en que los horarios son absolutamente irregulares y donde los servicios se suspenden. Es decir, no hay seguridad respecto de ellos.

Hay que recordar que cuando Ferrocarriles comenzó a funcionar, había bastante entusiasmo y bastante interés en poder ocupar este servicio, y cuando comenzó a flaquear,

cuando comenzó a fallar, desde luego la gente comenzó a desmotivarse, y comienzan las pérdidas.

De tal forma que, como "bancada ferroviaria", exigimos que se haga un estudio serio en torno a la reinstalación y la modernización real de Ferrocarriles porque, de lo contrario, se causa un perjuicio para la gente. ¿Quiénes son los que se perjudican? Aquellos que durante mucho tiempo tuvieron el servicio de ferrocarriles y estaban desconectados de otro servicio terrestre, pero que hoy no pueden sencillamente ocuparlo.

Por otro lado, me interesa lo que va ocurrir con el plan trienal. Don Jorge Rodríguez ha indicado que para echar a andar Ferrocarriles se requiere la colaboración, la participación, más que de EFE, del Gobierno, en una situación consensuada con otros organismos, con el objeto de impulsar Ferrocarriles del Estado.

Esta empresa va a seguir perdiendo si se sigue midiendo con la situación acaecida. Creo que van a llegar a la misma conclusión, porque el ferrocarril no va a ser competencia del transporte terrestre ni del transporte aéreo si no se normaliza, si no se regulariza. Si desarrollamos un ferrocarril moderno, como siempre quisimos, podría competir y equipararse con otros medios y no tener las pérdidas y dificultades que en este momento tiene.

Por ello, pensamos que debe adoptarse una política más seria, más profunda, más decidida en torno a la recuperación del ferrocarril, recuperación definitiva, porque ya quisimos recuperarlo, lo tuvimos, pero fue como la duración de una flor, que nace y muere. Pero queremos que sea recuperación más definitiva, pero con el concurso del Parlamento. Si va a haber un plan trienal, si van a haber recursos, nosotros, desde ya, como bancada ferroviaria y como parlamentarios, nos comprometemos a que se den los recursos necesarios, así como en el pasado hubo empresas privadas que

quebraron y el Estado aportó y después nadie lo pagó, como ocurrió con los bancos y algunas empresas comunicacionales. Muchas empresas privadas quebraron y el Estado aportó para evitar un mal mayor. Hoy lo requiere esta empresa del Estado.

Desde luego, hay responsables y éstos van a tener que ser sancionados, ya que hay implicadas responsabilidades civiles, criminales, administrativas, etcétera. Además, creo que el Estado debe asumir también este costo, así como está asumiendo muchas otras pérdidas, como las relacionadas con los exonerados políticos, con los presos políticos, con la deuda histórica y con tantas otras cosas. Creo que también el Estado, desgraciadamente, va a tener que hacerlo para recuperar Ferrocarriles; de lo contrario, creo que Chile no progresa si no tiene ferrocarriles, ya que esta empresa nació junto con la historia de Chile. De tal manera que tenemos que preocuparnos.

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

El señor MONCKEBERG (don Nicolás).- Señor Presidente, quiero felicitar al presidente de Ferrocarriles por el hecho de que haya venido, porque es el único ex ministro del Gobierno de Ricardo Lagos que se atrevió y estuvo dispuesto a venir a la Comisión, porque ninguno de sus colegas quiso venir.

Después de escuchar las intervenciones, podría darme un gran gusto y decir que éste es, quizás, el escándalo más increíble que hemos visto con la Concertación, ya que hace tres años se invierten 1.000 millones de dólares y tres años después decide no hacerlo. Pero no lo voy a hacer.

Por el contrario, en varios meses de trabajo, esta Comisión se ha dado cuenta de la liviandad, de la falta de estudio, del poco profesionalismo que la administración del Gobierno anterior tuvo respecto de Ferrocarriles,

particularmente por la administración encabezada por don Luis Ajenjo. Sin embargo, hoy, el nuevo presidente del directorio nos trae una serie de antecedentes y estudios que demuestran lo equivocada de buena parte de las decisiones de la administración anterior.

Por lo tanto, me resulta un poco contradictorio, y hasta improcedente, objetar ahora el profesionalismo o la rigurosidad con que se están tomando decisiones que a lo mejor son tremendamente impopulares. Francamente, creo que lo más fácil es decir hoy que el tren llegue hasta Puerto Montt y ojala hasta Coyhaique, pero si esas decisiones se toman sin respaldo técnico, vamos a sufrir las mismas consecuencias que posibilitaron que se constituyera esta Comisión, que ha sesionado por meses. Entonces, hago esa llamada de atención.

En segundo lugar, me gustaría que el presidente del directorio hiciera un esfuerzo por detallarme -porque seguramente lo conoce, y si no es así, pues debería saberlo- qué antecedentes tuvo la administración de Luis Ajenjo para decir que era rentable socialmente el recorrido Victoria-Puerto Montt; que era rentable económicamente, cuando afirmaba que el tren se iba a autofinanciar, o sencillamente que nos diga que no había antecedentes y que sólo eran invenciones al respecto. Pero, evidentemente, cuando se tomaron estas decisiones, se debió haber comparado con lo que había antes, y si tiene que decir que no había ningún estudio serio que respaldara las decisiones que tomó la administración anterior, entonces que lo diga. Por lo demás, ésa es mi sospecha.

En tercer término, quiero que confirme aquí quién lo nombró presidente del directorio de EFE y si durante el período de su mandato ha tenido conversaciones con la Presidenta Michelle Bachelet respecto de cómo se está avanzando, con la decisión de incorporar directores independientes. ¿Está informada la Presidenta de esa decisión

de tal incorporación? ¿La Presidenta la conoció? ¿Ella lo impulsó o sencillamente son de iniciativa suya, de manera autónoma?

Además, quiero preguntarle si usted siente que la responsabilidad de la actual situación de Ferrocarriles es suya. Esta afirmación e imputación no la hace la oposición, sino gente de la propia Concertación, toda vez que han sido ustedes los que no han hecho las inversiones para que los servicios continúen, que es exactamente una de las acusaciones que se le han hecho a la actual administración.

El señor Rodríguez ha sido muy categórico, muy enfático en decir que, legalmente, ellos están impedidos en seguir invirtiendo y gastando recursos en un servicio que no se financia a sí mismo. Francamente, eso es lo que vimos en el plan trienal anterior, en que se violó la ley, porque año tras año aumentaban las pérdidas, incluso las pérdidas operacionales, ya que no se dejaron de pagar sueldos.

Por lo tanto, le pregunto al actual presidente de EFE si de sus palabras puedo concluir que la administración anterior vulneró la norma que él ahora quiere cumplir.

El señor PÉREZ (Presidente).- Nos interesa mucho cuidar las empresas del Estado que en el pasado, como se recordará, fueron regaladas al sector privado, como es el caso de Endesa, Soquimich, predios forestales, Iansa, Telefónica, etcétera. Eso se hizo en el gobierno militar, y hay que decirlo. Muchos de mis colegas se olvidaron de eso y sacan a colación una serie de cosas que, muchas veces, no vienen al caso. Se entregaron recursos del Estado a la banca, que se hizo quebrar o quebró en la época, que eran cuantiosísimos y que nunca volvieron.

Indudablemente, también en el gobierno militar se dejó morir al ferrocarril y durante diecisiete años se destruyó la maquinaria, los rieles y las estaciones. Es lo

que queremos resucitar, es lo que necesita el país, porque en aquellos años hubo una pésima gestión, en que los recursos se dilapidaron e, incluso, algunos se fueron a depositar al extranjero. Nosotros queremos ser capaces de resucitar este ferrocarril, que mató el gobierno militar, porque lo necesita el país.

Nunca ha sido rentable económicamente el ferrocarril en este país, pero los hombres visionarios que estuvieron a cargo de esta empresa en el pasado, cuando la instalaron, construyeron líneas férreas incluso de Castro a Ancud para transportar los productos y todavía quedan vestigios de aquello.

¿Cómo no va a ser importante y necesario que pensemos en este tren hasta Puerto Montt? Es posible que no sea rentable, que haya que pagar a lo mejor la cantidad de recursos que se ha mencionado. Pero los ejecutivos que tuvimos en los últimos años en la Empresa de los Ferrocarriles del Estado viajaron intensamente al extranjero, lo pasaron estupendamente bien, porque Renfe les pagaba la alimentación, el alojamiento, todos los gastos y además cobraban a la empresa de Ferrocarriles los viáticos que no correspondía cobrar.

Esa gente vio allá cómo funcionaba el tren y quiso copiar algunas cosas, como la tarjeta magnética. Trajeron algunos vehículos para transportar autos que no pasaban en los túneles, pero no se dieron cuenta de que en Chile la realidad era distinta. Pero resulta imposible que esta tarjeta electrónica esté al alcance de la gente modesta, que a veces tiene que invertir 5 mil pesos, pero resulta que el pasaje cuesta más o menos 300 pesos.

Entonces, esto de traer ideas del extranjero e implementarlas a troche y moche dan como resultado un desastre tremendo. Fíjense que en las estaciones del sur de Chile no se venden los pasajes, y por eso es que hay que

financiar los costos que usted mencionaba. Va a una persona a Coihue o a una estación cercana y le dicen que tiene que sacar el pasaje en Los Ángeles. Y los trenes pasan vacíos porque la gente no tiene dónde sacar sus pasajes. O sea, esto se ideó y se planificó pésimamente mal. Por eso queremos corregirlo.

Sabemos que la ley establece restricciones, pero así como las tiene, también permite, por ejemplo, esa comisión de expertos que analiza lo que se puede hacer y lo que se debe hacer, porque la ley no dice que puede haber una comisión de expertos y que la puede pagar Ferrocarriles, porque eso tiene un costo.

En todo caso, si hay que modificar la ley, estamos dispuestos a hacerlo. Lo que nos interesa es que este tren vuelva a resucitar con máquinas decentes, modernas y que cumpla con este servicio, porque es una necesidad de país y es un servicio que tiene que dar el Estado.

Por otro lado, me interesa el tema relacionado con los trabajadores. Estos 300 trabajadores que van a ir a la calle, ¿van a tener algún incentivo al retiro en base a los años de servicio o, lisa y llanamente, vamos a decirles: "Muchas gracias y hasta luego, por necesidad de la empresa"? Éste es un tema que me interesa que usted informe en esta oportunidad porque es fundamental.

Reitero algo que le dije antes, estimado presidente de EFE, a lo que usted no dio respuesta. Tenemos una cantidad impresionante de cientos de miles de millones de pesos botados que son de EFE, que son prescindibles y que, si no los vendemos, van a seguir abandonados. Ahí podemos obtener recursos importantes. También quiero saber -y ojalá usted pueda averiguar- qué se hizo con la venta de tantos de estos bienes, porque no se sabe adónde fueron a parar los recursos, ya que estamos hablando de cantidades muy cuantiosas de dinero.

En fin, habría muchas consultas que hacer, pero tenemos que ir a votar a la Sala, por lo que le pido excusas. Se suspende la sesión.

*-Transcurrido el tiempo de suspensión:*

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

Tiene la palabra el señor Jorge Rodríguez.

El señor RODRÍGUEZ.- Señor Presidente, quiero hacer alusión a algunos de los comentarios de miembros de la Comisión y contestar algunas preguntas.

He señalado que lo que le corresponde a la empresa de Ferrocarriles es integrar la planificación del transporte que tiene que hacer el Gobierno. Somos una empresa pública, tenemos todas las limitaciones que se conocen y no podemos tomar decisiones de crear, por ejemplo, una nueva línea del ferrocarril si no estamos integrados con la construcción de una carretera que vaya por el lado o de un puerto. La verdad es que la demanda del ferrocarril depende de lo que pase con la oferta de los otros medios de transporte y, por lo tanto, no corresponde que Ferrocarriles del Estado sea el que haga la planificación. Lo que corresponde es que sea el Gobierno el que haga la planificación del desarrollo del transporte y nosotros nos integremos en ese plan o en esa política.

La Empresa de los Ferrocarriles del Estado tiene toda la sensibilidad social del mundo. Lamentablemente, funcionamos con ingresos y gastos. Tenemos una ley, que ha elaborado el Congreso Nacional, que nos obliga a dar cuenta de nuestra situación financiera. Por lo tanto, estamos absolutamente constreñidos a las restricciones financieras que tenemos. No podemos hacerlo de otra forma, más allá de lo que quisiéramos hacer, desde el punto de vista de la sensibilidad.

El señor JARAMILLO.- Señor Presidente, aprovecho la oportunidad de un pequeño diálogo, en el sentido de que el señor Presidente de la Comisión le pueda entregar, en su momento, al informe a los ministros respectivos y, por su intermedio, a la Presidenta de la República.

Se usa siempre un comparado y me imagino que ustedes lo harán porque es interesantísimo para el Supremo Gobierno en la decisión de modificar las leyes, ya que para que podamos intervenir tiene que haber una aprobación gubernamental en los gastos deficitarios que tendría la empresa, como en otras cosas.

El último detalle que se me había escapado denantes se refería al tema de la electrificación que hay desde Santiago hasta Temuco. Eso tiene otro costo, ya que desde Temuco a Puerto Montt se usa el diésel. Entonces, también bajaría un poco el costo.

El señor PÉREZ (Presidente).- Aprovecho de dejar constancia de que el ex Presidente Ricardo Lagos envió su excusa. Llegó, está en nuestro poder la nota de por qué no asistía en esta oportunidad a esta Comisión.

Hace un momento me la hicieron llegar.

Tiene la palabra el señor Rodríguez.

El señor RODRÍGUEZ.- Continúo.

Nosotros sí estamos planificando hacia el futuro, pero no autónomamente, sino que incorporado al esfuerzo que está haciendo el Gobierno, a través de sus ministerios y de la Secretaría de Transportes, la Sectra.

Respecto de la línea del ferrocarril de Puerto Montt hasta Santiago-Valparaíso, San Antonio-Ventanas, sí va a haber mantenimiento. Tiene que seguir habiéndolo. No hay decisión alguna en contrario, en el sentido de levantar

tramos de esa vía ni mucho menos, por varias razones: primero, porque ésa es una línea que hoy se ocupa en transporte de carga, y segundo, porque también tenemos la convicción de que no tenemos derecho a levantar un tramo de esa vía, que es principal, si el día de mañana vuelve a haber decisión gubernamental o razones para que vuelva a existir un tren de pasajeros de larga distancia. De manera que no hay en esto riesgo de que se levante ningún riel del tramo Puerto Montt-Santiago porque aquello sería completamente contrario al interés de la empresa de Ferrocarriles.

¿En qué se invirtieron los 1.200 millones de dólares? Está clarísimo. Más de 450 millones en Merval; en el riel a Santiago-Chillán se invirtió una cifra parecida; en el sistema de comunicaciones, seguridad, mantenimiento, etcétera. O sea, ésa no es una pregunta que no tenga una respuesta absolutamente precisa.

El señor JARAMILLO.- ¿Me permite agregar un detalle?

El señor RODRÍGUEZ.- Por supuesto.

El señor JARAMILLO.- Sin embargo, se ha querido engañar a la opinión pública diciendo que 1.200 millones de dólares han sido prácticamente sustraídos de la empresa y por eso es muy bueno que usted lo diga, para el mayor conocimiento de quienes nos observan a través de la televisión.

El señor RODRÍGUEZ.- Así es.

Según mi información -yo no tengo ninguna autoridad respecto del Metro de Santiago-, que es pública, el Metro no recibe subsidios de operación. Incluso, actualmente, el Metro ya tiene excedentes de operación. Por lo tanto, está comenzando a financiar parte de su inversión, que sería la situación ideal a la que aspiramos también nosotros.

El señor DE URRESTI.- ¿Y podría referirse a la estructura de subsidios para el Transantiago?

El señor RODRÍGUEZ.- Señor Presidente, creo que a mí no me corresponde. He venido como presidente del directorio de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado y en las demás cosas mis opiniones corresponden a las de un ciudadano común y corriente.

¿Qué se va a hacer con el Biotrén? El Biotrén está pensado y diseñado para trabajar en una multimodalidad de transporte, es decir, en una combinación con buses, cosa que no se ha hecho. Por lo tanto, el Biotrén tiene que hacer los esfuerzos con el Gobierno para que se haga la combinación bus-tren de forma de poder ocupar esa inversión que hoy está con una tremenda subutilización.

Por lo tanto, estamos frente a un caso donde todo está en desarrollo y no hay decisión alguna de pararlo. Lo que sí hemos hecho es suprimir la circulación del Biotrén en horas de baja demanda, lo que ha significado permitir que circulen trenes de carga, potenciando los puertos de la Octava Región y, por lo tanto, sacándole un mejor rendimiento a nuestra infraestructura.

El diputado Jaramillo me hace algunos alcances respecto del sur de Chile. Comparto su cariño por esa parte del país. Además, durante algún tiempo del año, también uso algunas de las instalaciones en el sur de Chile y comparto sus sentimientos.

El señor JARAMILLO.- Pero no viaja en tren.

El señor RODRÍGUEZ.- Hoy no hay tren al lago Ranco, pero, si hubiera, a lo mejor lo haría.

Respecto del pasado, he señalado que no voy a dar opiniones respecto a si el artículo 35 tiene tales o cuales implicaciones. Eso no me corresponde.

El estudio de tramos cortos, en el sur y en todas partes, es absolutamente posible. De hecho, el panel de expertos se refiere a las largas distancias y, por el contrario, señala que tienen posibilidades de rentabilidad social los llamados trenes de acercamiento, que están funcionando. De manera que eso es algo que tiene que estudiarse permanentemente.

Siento que hay una especie de rigidez respecto de lo que tienen que hacer los trenes, y la verdad es que pasa igual con los barcos, con los buses, con los aviones. Van cambiando las situaciones, van cambiando los destinos y las frecuencias, porque el público que uno atiende también va cambiando y se va moviendo.

Entonces, naturalmente que hay frases que se me han atribuido incorrectamente, como que se sepultó el tren hacia no sé donde. Eso no es cierto; no puede ser. Hoy día no, pero nadie puede decir que mañana sí.

Desde el punto de vista de mi conclusión, el ciento por ciento del panel de expertos tuvo unanimidad en todos los puntos. Trabajamos un consenso con el afán de ayudar a esta empresa a convertirse en una muy buena empresa. Es el deseo que tenemos. Entendemos que es un patrimonio del país que hay que ayudar a mantener y a perfeccionar, de manera que preste el mejor de los servicios a Chile.

El diputado Monckeberg preguntó respecto de los antecedentes que tuvo la administración anterior.

Esos antecedentes tienen que estar en Mideplan. ¿Por qué razón? Porque si nosotros quisiéramos hacer hoy una inversión en Ferrocarriles, deberíamos tener un proyecto de inversión, y ese proyecto tendría que pasar, por regla, por Mideplan, organismo que tendría que darle autorización, porque la rentabilidad social da sobre un determinado porcentaje. Por lo tanto, estos proyectos tienen que estar en

Mideplan. No conozco que estén en Ferrocarriles, pero sí tienen que estar en Mideplan.

El señor PÉREZ (Presidente).- ¿Habría acuerdo para prorrogar la sesión por 20 minutos?

**Acordado.**

El señor RODRÍGUEZ.- El nombramiento de mi persona y el de los directores de Ferrocarriles -incluido don Marcos Büchi, que fue nombrado hace poco- los efectúa el Gobierno a través del Sistema de Empresas Públicas, que tiene un directorio. Todos los directores hemos sido nombrados bajo ese mecanismo, imagino que con la aprobación de la Presidenta de la República. No entiendo que pueda hacerse de otra manera, porque en ese comité estaban -y entiendo que todavía siguen- el ex ministro Ferreiro, el ex ministro Bitar, el director de Presupuestos. O sea, hay autoridades de Gobierno formando parte de ese comité, y no entiendo que pudiera ser de otra forma. A mí me nombró ese comité.

He tenido conversaciones con la Presidenta. No puedo dar la opinión por ella, pero he seguido siendo presidente de Ferrocarriles. Me siento responsable del futuro de Ferrocarriles mientras esté como presidente del directorio, y mi compromiso es el que he manifestado recién.

Creo que esta empresa tiene absoluta vigencia desde el punto de vista de la utilidad que le puede prestar al país, pero requiere ser remozada, modernizada y transformada en una empresa modelo, porque hoy claramente no lo es; pero debe caminar en esa dirección.

Respecto de si puedo concluir o no si se vulneró la ley anteriormente, no puedo dar ninguna opinión sobre eso. Además, no soy abogado.

El señor JARAMILLO.- Pero hay juicios de la empresa hacia quienes resulten responsables.

El señor RODRÍGUEZ.- Hay una petición por parte de nuestra fiscalía al Consejo de Defensa del Estado para que se haga cargo de determinados casos que han ocurrido con posterioridad a nuestro actuar.

Termino señalando que estoy totalmente de acuerdo con el Presidente señor Pérez. Estamos trabajando en esa línea respecto de terrenos de Ferrocarriles que hoy no son necesarios, ni siquiera pensando en el futuro a muy largo plazo, por lo que perfectamente es posible desligarlos del patrimonio. Don Jorge Inostroza, que está a mi lado, es la persona a cargo de empujar ese tipo de transacciones, de manera de ayudar a muchos pobladores que, en muchos casos, están ocupando terrenos que están disponibles para ser comprados.

Estimo que estamos en la senda correcta en materia de planificación de un desarrollo ferroviario.

Creo que si uno quiere gastar y asignar los recursos del Estado de la manera más eficiente, lo lógico es que haya integración, a nivel del Gobierno, en el ámbito del desarrollo de lo vial, de lo ferroviario, de lo portuario y de lo aeroportuario. Hoy estamos haciendo eso, por lo tanto, uno puede tomar decisiones incorrectas -nadie está a salvo de eso-. No obstante, actuaremos dentro de un marco en el que, por lo menos, se pretende tener una coherencia y una racionalidad que después se podrá juzgar como corresponde.

Muchas gracias.

El señor MONCKEBERG (don Nicolás).- Señor Presidente, quedó una pregunta sin contestar.

El hecho -como el señor Rodríguez dijo- de que el próximo año el patrimonio Ferrocarriles podría llegar a cero, o de que si no se hace nada podría terminar el servicio de Ferrocarriles, ¿es causa de que no se hayan hecho inversiones en este Gobierno?

## REDACCIÓN DE SESIONES

61

El señor RODRÍGUEZ.- No. El tema de la extinción del patrimonio tiene que ver con el hecho de que el déficit operacional de la empresa de Ferrocarriles debe ser pagado con recursos propios de la empresa, porque la ley prohíbe que el Estado financie esas pérdidas. Por lo tanto, mientras no haya un cambio en ese tópico, que podría ser a través de una modificación de la ley de Ferrocarriles o de leyes especiales que autoricen aportes, estamos enfrentados a una situación inevitable, cual es que la financiación de ese gasto operacional en exceso de los ingresos tiene que hacerse a través de la venta de activos, que se nos acaban, y no hay más.

Por eso, señalaba que todos los servicios de transporte de pasajeros nos dan pérdidas. Desde el punto de vista de la empresa, ello significa achicar permanentemente un patrimonio que ya va a llegar a cero en el próximo año.

El señor PÉREZ (Presidente).- Agradezco al señor Rodríguez Grossi y a sus acompañantes su concurrencia a la Comisión.

Se suspende la sesión.

*-Transcurrido el tiempo de suspensión:*

*-Ingresan a la Sala los representantes de los trabajadores de Ferrocarriles.*

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

A continuación, nos acompañan los señores Gustavo Arias, presidente de la Federación Zona Sur, y Jaime Rebolledo, presidente de la Confederación Nacional de Trabajadores Ferroviarios de Chile.

Tiene la palabra el señor Rebolledo.

El señor REBOLLEDO.- Señor Presidente, recuerdo que la primera intervención que hubo respecto de Ferrocarriles fue planteada por los trabajadores en la primera sesión.

Por otro lado, no quisiésemos pensar que las actitudes que hoy asume el directorio de Ferrocarriles formen parte de una política de venganza o de presión a raíz de las irregularidades que en esa oportunidad señalamos.

Además, no puedo dejar pasar que cuando se ha señalado acá que habría despido de personal o traspaso a algún contratista, se estaría perdiendo un beneficio previsional que se arrastra desde 1857, es decir, desde hace exactamente un siglo y medio. Desde esa fecha tenemos esos derechos, que hoy estarían siendo vulnerados y atropellados por la actual administración.

También debemos señalar que la Presidenta de la República anunció en Concepción la extensión de los servicios a Coronel y Lota, considerando probablemente -no me puedo poner en su mente- la condición de esas dos pobres comunas del país, que están entre las veinte más empobrecidas.

Sin embargo, personas como el señor Rodríguez Grossi o como el señor Nelson Hernández, recién nombrado gerente en la Octava Región, con nulo conocimiento acerca de la empresa, amén de algunos otros que tienen menos conocimiento aún, que son muy nuevos, desdicen a la Presidenta de la República respecto de si el tren sigue o no.

Los señores Rodríguez Grossi y Nelson Hernández -este último una persona de tercera categoría dentro de la estructura jerárquica de la empresa- se atreven a contradecir a la Presidenta diciendo que ellos están analizando si es posible o no cumplir con lo que se ha anunciado, como si quien hiciera el anuncio fuera una persona natural común y corriente y no la primera autoridad del país.

Respecto de los recorridos ferroviarios por la Octava, Novena y Décima regiones, que tanto se comentó acá que tenían un alto costo, debo recordar que hay contratos vigentes de mantención. Al respecto tengo que señalar que el presidente del directorio, quien recién expuso, indicó que efectivamente se iba a seguir haciendo mantenimiento en las vías, hubiese o no trenes de pasajeros sobre ellas. Por lo tanto, si vamos a tener mantención de la vía obligatoriamente, circulen trenes de pasajeros o no, es obvio que aquí hay una intención preconcebida de desincentivar el uso del tren de pasajeros.

Por otra parte, uno debe mencionar a esta Comisión que los contratos de largo plazo de 16 años son con aval del Estado. Dichos contratos de largo plazo, llamados CPIF y SEC, son por una cuantiosa cantidad de millones de dólares y le significan un desangramiento a la empresa anualmente, dado que deben ser pagados sí o sí.

Debo recordar también que el gestor y mentor de esos contratos a largo plazo, sin haber considerado la situación que pudiera presentarse a futuro en Ferrocarriles, es un ejecutivo de la empresa llamado Darío Farren, que sigue integrando la primera estructura de Ferrocarriles. O sea, contribuye a desangrarnos y sigue teniendo la confianza del actual directorio.

Asimismo, debo expresar que tenemos equipos en Victoria que están en condiciones de ser operados, los que han sido reparados a escondidas de la autoridad de la empresa. Es decir, los trabajadores han reparado estos equipos a escondidas de las autoridades de la empresa porque han recibido órdenes en el sentido de no tener más equipos funcionando que los que actualmente hay.

Eso suena a despropósito si uno piensa que la intención de la empresa debiera ser cumplir con el compromiso de llegar con los trenes hasta Puerto Montt.

Decía anteriormente que la reparación de la vía está contratada, por lo tanto, eso no es un obstáculo ni constituye una objeción para no circular con trenes de pasajeros.

A raíz de lo que mencionó recientemente el presidente del directorio, respecto de lo exitoso que es Merval, los trabajadores quisiéramos preguntar qué pasa hoy con el subsuelo de Merval. El subsuelo de Merval o el túnel por donde pasan los trenes en las estaciones que están confinadas estaba destinado a servir de estacionamiento. Eso iba a sacar todos los estacionamientos que había en superficie; es decir, se iba a limpiar toda la faja o entorno vial.

Se habla de la filial Invia. Debo recordar que esa filial no ha hecho nada por vender fajas de terreno a trabajadores ferroviarios que están interesados en comprarlas; sin embargo, ha tenido una actitud muy condescendiente con terceros, dado que hay gente que no tiene ninguna vinculación con la empresa y ocupa terrenos.

Hoy, el presidente del directorio valora mucho los informes del SEP. Sin embargo, uno como trabajador debiera preguntarse qué pasó con el plan trienal 2003-2005, donde el SEP brilló por su ausencia.

Por otra parte, hay una cuestión de extrema gravedad para los trabajadores ferroviarios en general. Los del Biotrén estamos amenazados de despido por el presidente del directorio, quien pone mucho interés en señalar que la carga es una cuestión vital e importante para la empresa y que genera recursos. Y uno se pregunta: si genera recursos, ¿por qué apenas asumida su función vende el porcentaje de participación que tenemos en esa empresa?

Es ineludible hacer una comparación doméstica. Si soy el dueño de la única panadería del pueblo, ¿cómo la puedo

vender o cómo puedo vender la participación que en ella tengo?

Si la carga es tan importante para la Octava Región, como él lo mencionó, por qué se autorizó el levante del ramal Concepción, Rucapequén, vía Tomé, entre los tramos de Nueva Aldea y Lirquén. Ese ramal constituía la entrada ferroviaria norte a Concepción. Y uno se pregunta por qué ese ramal fue levantado y por qué sólo está operando el sector que está entre la Celulosa Itata y la red central.

Después, el presidente del directorio dijo que a la EFE le queda como poncho hacer una política de planificación respecto del futuro. Entonces, subyace la siguiente pregunta: ¿Cómo despidieron al personal antiguo y con experticia que había en EFE y lo reemplazaron por un montón de gente nueva que no tiene ningún conocimiento de la empresa y que uno no sabe qué hace en las oficinas? Lo pregunto dado que hemos tenido tres planes sucesivos de reducción de personal y siempre se ha puesto como argumento central que debemos bajar los costos. Sin embargo, a sabiendas de que falta personal en la operación y de que eso genera horas extraordinarias, se sigue con planes de reducción de personal, pero, por otra parte, se contratan asesorías, personal a honorarios y gente nueva, que uno desconoce qué experticia tienen sobre el tema ferroviario. Esas personas abundan hoy y llevan a que la planta nunca disminuya.

Si hoy tenemos 1.300 trabajadores y ha habido tres planes sucesivos de reducción de personal, nuestra cifra no debiera pasar más allá de las 900 personas. Eso significa que despiden trabajadores con experiencia en el rubro ferroviario y contratan a otros -no voy a hacer una afirmación tajante, pero es la impresión que nos da- a guisa de compadrazgo, por pagar favores o por hacer empleabilidad política, que está tan de moda, en esta empresa del Estado hoy tan deprimida.

Por otro lado, se hace aparecer a Merval como una filial exitosa. Pero la administración de la empresa olvida que EFE está pagando un mantenimiento externo a una empresa que nos desangra y que cobra, inclusive, hasta el mantenimiento de los equipos que están detenidos. Olvidan que hoy EFE tiene una extensión -separando la filial- que va desde Santiago hasta Puerto Montt y que Merval sólo cubre unos pocos kilómetros. Además, se olvidan de que para EFE se compró material viejo, reacondicionado; en cambio, para Merval se compraron automotores nuevos, de última generación y de procedencia francesa.

Si uno lo ve desde ese punto de vista, es como decir lo siguiente: Si me compro un auto nuevo, cero kilómetro, obviamente en los primeros cinco o seis años voy a tener cero costo de inversión en mantención; además, voy a tener garantías que me van a cubrir esa compra, versus un material viejo, que permanentemente está fallando y por cuya mantención además se está pagando una porrada de millones de pesos cada año.

Al principio de los años 90, todas las personas que participaron en el estudio del transporte decían que Ferrocarriles se podía activar desde Calara a Puerto Montt por una cifra que no iba más allá de los 900 millones de dólares. Sin embargo, se invirtieron 1.200 millones de dólares y hoy lo único que se nos dice es que hay que despedir trabajadores para balancear, en alguna medida, los costos operacionales que está teniendo la empresa.

Los planes de salida de personal no son los anunciados, esto es, los setenta que mencionó aquí el presidente del directorio, que recién estaba con nosotros. De hecho, anteayer salió una circular en la que se ofrece un plan de salida de personal a nivel nacional. Por lo tanto, la intención no es despedir a setenta, o traspasar esa cantidad a algún contratista o bajar la dotación en esa cantidad. La

intención no sólo es tocar la Octava Región, sino que es tocar toda la red ferroviaria.

Nosotros tenemos una tremenda molestia, porque cuando concurrimos a esta Comisión teníamos la confianza en que nuestros parlamentarios, en un Poder del Estado, iban a hacer todos los esfuerzos por llegar a la verdad. Sin embargo, nos encontramos con que la empresa hace un recambio de administración -excepto los casos puntuales que mencioné, del señor Farren y de Antonio Dourthe, que tuvieron injerencia en el período de Luis Ajenjo- cuyos resultados conocemos. Se pretendía hacer un confinamiento de la vía y poner señalización. Pero sigue habiendo muertes y problemas en el confinamiento, a pesar de la inmensa cantidad de millones de dólares que se asignaron a esa subgerencia general para cumplir ese propósito.

También hay irregularidades en el sentido de que si bien es cierto se cambian los cuadros gerenciales, uno debiera pensar que ello debiera tener como consecuencia el optimizar la operación y la acción de la empresa. Sin embargo, vemos que cada día llega más gente inexperta, que tiene un nulo acercamiento con Ferrocarriles. Cada día se hacen anuncios.

Les debo decir que nosotros somos auténticos dirigentes sindicales. No nos dejamos influir por ninguna postura política, de ningún lado. Eso sí, respetamos este Poder del Estado. Obviamente, hay una abierta contradicción.

Entonces, pareciera ser que hoy nos pretenden castigar por haber criticado reiteradamente las acciones que se emprendieron en el período de Luis Ajenjo; por haber advertido con tiempo aquellas cuestiones que nosotros juzgábamos como nocivas; por haber dicho repetidamente que se estaba invirtiendo en cosas que mañana no nos iban a servir; por haber criticado abiertamente el mantener contratos que

para la empresa son lesivos, por ejemplo, el suscrito con Temoinsa para mantención de equipos.

Lamento haber visto en esta Comisión que muchos de los parlamentarios que la componen tienen un mayor y más amplio conocimiento de Ferrocarriles que quienes hoy nos representaron acá. Eso es una desgracia para nosotros, porque significa que cada medida que se adopte de aquí en adelante va a estar desprovista del mínimo conocimiento necesario para llevar adelante a Ferrocarriles.

Hoy Ferrocarriles necesita valorar sus trabajadores, porque no hay trabajadores ferroviarios en el mercado chileno. Los únicos que quedan están dentro de la empresa. Somos una empresa con más 150 años de existencia. Tenemos leyes previsionales con más de un siglo y medio de existencia. Pero se nos quieren atropellar derechos previsionales vía despedirnos.

Quien habla, junto al señor Gustavo Arias, aquí presente, vicepresidente de la Confederación, y a todos los otros dirigentes nacionales del gremio, hemos señalado que pareciera ser que aquí se quiere conseguir, vía despedir a trabajadores que llevamos años en la empresa, alterar el sitio del suceso. Esto, en términos policiales, significa que en Ferrocarriles se diga: "Aquí hubo un muerto -que fue la pésima gestión del plan trienal de 2003-2005-. Por tanto, nos puede caer la teja por lo que pudiera haber ocurrido, por lo que se pudo haber hecho mal. ¿Quiénes son los testigos? Los trabajadores antiguos, los dirigentes sindicales. Pues bien, pongámonos en campaña y deshagámonos de ellos." Eso nos parece que hoy se está haciendo en Ferrocarriles. Existe un repentino interés por renovar personal. No se está disminuyendo personal, no se está bajando la dotación, no se está ahorrando plata. Lo que se está haciendo en Ferrocarriles es recambiar personal, es decir, a aquellos que estamos criando hijos, que estamos pagando casas, que hemos

sido leales con la empresa en todo tipo de regímenes. Nosotros hemos sido leales con la Empresa de Ferrocarriles del Estado en todo tipo de gobiernos y de regímenes. Hemos actuado como empleados de la empresa con prescindencia de las orientaciones personales que podamos tener. Sin embargo, eso ha ocurrido por haber abierto la boca y denunciado cosas que desgraciadamente quisiéramos que no fueran así.

Tenemos la convicción de que, si bien en la Comisión se ha hecho un buen trabajo, esto es como la punta del iceberg. Todo lo que pasó en Ferrocarriles no ha salido. Ha salido una pequeña parte y se ha planteado ante la opinión pública, hábilmente, como para quitarle el verdadero trasfondo que existe.

Es inconcebible que con la cantidad de dinero que se invirtió en esta empresa del Estado nosotros tengamos que estar hoy escuchando que debemos irnos porque hay personal en exceso o porque hay que ahorrar plata. Nos parece que eso constituye un escándalo.

Nosotros respetamos el trabajo de esta Comisión. Obviamente, estamos convencidos de que el trabajo en los tribunales de justicia tendrá que arribar a un buen término, en el sentido de sancionar a aquellos que hayan cometido dolo, falta o delito respecto de la administración de EFE.

Sin embargo, nos parece extremadamente malo que seamos los trabajadores los que hoy estemos en la mira para pagar por las cosas que se hicieron mal. Nos parece peor todavía que se esté actuando con mucha insensibilidad.

Hace un rato la señora diputada mencionaba que si un vehículo circula por la carretera a 100 kilómetros por hora y el tren a 60, obviamente se prefiere el vehículo. Pero no nos olvidemos que la solución del sur de Chile -la conozco desde su gestación- fue la extensión de los trenes al sur, que dejaron de correr por la década de los 80. Aquí no se

inventó el tren a Puerto Montt; ese tren existía. Debo recordarles también, con toda la molestia que esa situación me causa, que teníamos muchos más trenes a fines de la década de los 80 que los que tenemos hoy, después de tener 1.200 millones de dólares de inversión.

Entonces, ¿cómo se condice eso? ¿Qué explicación hay para que en 1988 tuviésemos un rápido y un expreso a Puerto Montt, un rápido y un expreso a Valdivia, trenes a Temuco, tres trenes de salón en el día a Concepción y trenes ordinarios o de primera clase? Eran trenes viejos, pero los servicios se hacían. Y los trenes por los cuales fueron renovados son de segunda categoría, que fueron remozados. Les metieron el dedo en la boca a quienes fueron a España a hacer las revisiones técnicas.

Muchas gracias.

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

El señor ARIAS.- Señor Presidente, quiero continuar con lo que señalaba Jaime Rebolledo, representante de los trabajadores de la Empresa de Ferrocarriles del Estado.

Vemos que quienes han llegado a encabezar esta empresa, las máximas autoridades, han hecho todo lo posible para que los trenes no puedan funcionar. Ello se debe a que en la empresa no existen políticas tarifarias y a que quienes tienen el deber de ejecutar operacionalmente bien las cosas no lo han hecho así.

Hay suspensión de servicios en cada momento, cambios de horarios y la implementación de la tarjeta en el sector de Concepción, lo que ha significado haber perdido una cantidad importante de pasajeros en la zona. Además, se pagan mantenciones en torniquetes demasiadas excesivas, del orden de 12 millones de pesos. La tarjeta que mencionaba tiene un sistema parecido a la del Metro subterráneo.

Creemos que quienes están el frente de la empresa de Ferrocarriles han hecho todo para que el tren no pueda resurgir.

Lamento mucho las palabras del presidente de la empresa de Ferrocarriles, don Jorge Rodríguez. Como dirigente de los trabajadores ferroviarios, creo que él debía cumplir la función de reimpulsar la empresa. Sin embargo, hoy está haciendo la tarea fácil, externalizando los servicios y dejando en precariedad de empleos a quienes hoy laboramos en ella.

Por eso, queremos dejar de manifiesto que los trabajadores ferroviarios, a quienes representamos, estamos en movimiento. Tenemos constantes actividades y no vamos a dejar que las cosas que otros hicieron mal las estemos pagando quienes hemos laborado y tratado de hacer las cosas bien por años en la Empresa de Ferrocarriles del Estado.

Muchas gracias.

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

El señor JARAMILLO.- Señor Presidente, pido a nuestros invitados que me disculpen por no haber estado presente durante sus intervenciones.

Les quiero hacer una consulta. Estamos hablando de 1.300 trabajadores que quedan en la empresa.

El señor REBOLLEDO.- Son 1.376.

El señor JARAMILLO.- Y está pensado que 300 deban irse, según lo que escuché en la intervención del presidente de la empresa.

¿Ustedes saben si esto va a ser selectivo o es de un sector en especial?

Vamos a solicitar una reunión con la Presidenta de la República, siempre que la gente de la Alianza esté porque el funcionamiento de la empresa continúe. Algunos colegas decían que había que terminarlo porque estaba corrupto. En eso de la corrupción también estamos de acuerdo, seguramente hay inmensos delitos, pero es otro tema. Los tribunales tendrán que actuar al respecto.

A nosotros nos interesa la continuidad de aquello por lo que tanto luchamos. Usted se refirió a la década del 80. En ella prácticamente no se hizo renovación y vino todo lo que hoy estamos lamentando. Cuando se quiso continuar, se compraron cosas indebidas, lo que está repercutiendo en los trabajadores y está produciendo la salida de 300 familias, digámoslo así, que van a ser las afectadas.

Quiero darles la esperanza de que nosotros también estamos por solucionar esta situación. En democracia somos representantes de los habitantes del país y, por eso, haremos lo imposible para que esto se reestablezca. En esa lucha vamos a llegar a conversar con la Presidenta de la República y le señalaremos que la Comisión Investigadora de Ferrocarriles quiere la continuidad futura de la empresa.

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

El señor REBOLLEDO.- Señor diputado, en primer lugar, creo que no hay un proceso selectivo. En Ferrocarriles sólo se está haciendo un proceso de recambio de personal. Reitero que se está sacando a los testigos privilegiados que pueden cuestionar el plan trienal 2003-2005.

En segundo lugar, respecto de la corrupción, no hay duda de que la hubo, desde el momento en que a Brasil le regalan los equipos que a nosotros nos venden, y nos meten el dedo en la boca, mientras docenas de ejecutivos se pasean por España, con gastos pagados por el Estado chileno.

Como tercera cuestión, los trabajadores tenemos la convicción de que la Concertación y la Alianza no podrían pretender castigar a los trabajadores por estos desaguisados que ocurrieron. Digo "desaguisados" por el momento, porque la justicia oportunamente dirá lo que fue delito, dolo y robo. Por el momento, nosotros hablamos de "mala administración". Ustedes saben que hoy está de moda que quienes cometen dolo se querellen. ¡Para qué le vamos a dar más vueltas a la cuestión!

Nosotros señalamos que se está desincentivando artificialmente el uso del tren. Gustavo Arias lo decía muy bien. Aquí hay políticas tarifarias que dan risa. Por ejemplo, a una persona que toma un tren desde Alameda hasta Rancagua o desde Alameda hasta San Fernando, le cobran tres veces el valor que le cuesta en el medio alternativo. ¿Quién se va a subir al tren en esas condiciones?

Por otro lado, en la maestranza de San Eugenio tenemos equipos detenidos -equipos le llamamos a los trenes-, que fueron comprados para cubrir los servicios Alameda-Temuco y Alameda-Concepción; tenemos locomotoras que están detenidas porque la administración actual estima que más vale tener los trenes detenidos que funcionando, porque con ello ahorran plata. Es decir, le está interesando el gasto operacional, pero no que hagamos el servicio para el cual estamos mandatados por ley. Esta empresa está mandatada por ley para prestar servicios de transporte de pasajeros, para servir a la comunidad.

Ahora, surgió un repentino entusiasmo en los ejecutivos de la empresa respecto de la carga, porque dicen que genera recursos. Sin embargo, hace un momento les señalé que vendieron el último porcentaje que nos quedaba del patrimonio de la carga. O sea, venden algo que nos originaba recursos y que podría generar utilidades. Ya se cometió un primer desatino cuando se vendió el sector de carga de

Ferrocarriles. Nos quedaba un 17 por ciento al inicio de la administración de don Jorge Rodríguez Grossi, pero lo vendió. Del ciento por ciento hoy no tenemos nada. Pero se sigue hablando de la carga.

Recién mencionaba un ramal que se cerró: el acceso norte a Concepción. Se levantaron los rieles y se vendieron a cuatrereros del riel, porque andaba cualquier pelafustán recogiendo rieles.

Por lo tanto, ustedes deben entender nuestra molestia.

Podríamos aportar mucho más, pero desgraciadamente siempre los tiempos, honorables diputados, son escasos para la voz de los trabajadores.

Sólo debemos señalar ante esta Comisión que no vamos a dejar que nos despidan -por lo menos, vamos a dar la pelea-, porque consideramos altamente injusto que se esté haciendo esto, máxime cuando hoy tenemos un porcentaje altísimo de gente en la empresa que reúne los requisitos para haberse acogido exactamente al mismo beneficio que tuvimos cuando se privatizó la carga. De hecho, cuando se privatizó la carga salieron de la empresa 3 mil trabajadores con puente de jubilación. Hoy se pretende hacer otra reestructuración de la empresa y despedir, pero esta vez sin ninguna protección, a trabajadores que tienen exactamente el mismo tiempo de antigüedad, los mismos derechos y la misma continuidad previsional que tenían los que se fueron. O sea, se establece una discriminación perversa, que está basada fundamentalmente, a nuestro juicio -vuelvo a reiterar aquello de que somos dirigentes sindicales químicamente puros, aun cuando tengamos un corazoncito que se incline hacia algún lado-, en una faena de encubrimiento de uno de los peores escándalos que ha habido en este país, para lo cual se castiga a los trabajadores, sobre todo a aquellos sectores que más fuerte criticamos la administración de Luis Ajenjo,

entre los que están los trabajadores de la zona sur. Con esto no estoy diciendo que los dirigentes sindicales de la zona central del país no lo hayan hecho, pero nosotros también lo hicimos con mucha fuerza en el sur. Por lo tanto, pensamos que es un castigo.

Además, creemos que ustedes tienen la responsabilidad de que eso no se concrete, esto es, de que no se castigue a la gente cuando den testimonios de irregularidades, porque, de lo contrario, estarían contribuyendo a amordazar a todos los trabajadores del país. Nadie se atreverá a reclamar o a hacer una presentación, porque van a pensar que les va a pasar lo mismo que a los trabajadores de EFE.

El señor PÉREZ (Presidente).- En primer lugar, tengamos más cuidado con lo que se dice. En esta Comisión hemos recibido a representantes de todos los trabajadores de EFE, una y otra vez. Ustedes estuvieron el domingo hablando conmigo y conseguí un espacio para recibirlos hoy. Entonces, lanzan lágrimas sobre la mesa gratuitamente cuando dicen que hay espacios limitados para escuchar a los trabajadores. Aquí no se ha dado esa situación.

En segundo lugar, como Concertación y como Alianza no los estamos castigando. No tenemos nada que ver.

El señor REBOLLEDO.- Por cierto.

El señor PÉREZ (Presidente).- Pero lo acaba de decir hace un rato.

El señor REBOLLEDO.- No. Nosotros nos referimos a la acción de la empresa.

El señor PÉREZ (Presidente).- Aparte de decir directamente o a través de los medios de comunicación que no compartimos lo que está haciendo la empresa, son ustedes, los

dirigentes, los que tienen que conversar con quienes estimen conveniente para que esto sea lo menos doloroso posible.

Hice la consulta respecto de si es posible que haya incentivos para el retiro, y el señor Rodríguez dijo que sí. Ustedes tendrán que ver con ellos cuáles son los incentivos y que sean los menos malos. A lo mejor se va a optar por la salida de la gente que tiene más antigüedad. Véanlo ustedes.

Hemos tenido media hora de atención especial para ustedes y lo hemos hecho con mucho gusto; vamos a seguir preocupados de este tema. Somos los más interesados en que Ferrocarriles continúe funcionando en condiciones normales, no en la forma que se hace ahora, porque no se llega a ninguna parte con seguridad.

Quedó claro aquí que de los 1.300 funcionarios, más de 300 se van a tener que ir para la casa. Véanlo ustedes, que han sido muy pasivos. Nunca he sabido que hayan venido en grupo a Santiago para conversar con las autoridades de EFE o con el ministro.

Esas cosas hay que verlas a tiempo. Hay que darle de comer a la guagua inmediatamente después de que llora, no cuando está con alta temperatura y es difícil que reciba la alimentación.

El señor REBOLLEDO.- Señor Presidente, este Gobierno asume un 11 de marzo de 2006, día sábado.

El lunes 13 estábamos enviando un oficio a la ministra Secretaria General de la Presidencia, doña Paulina Veloso, oriunda de la Octava Región, mediante la cual le solicitábamos una entrevista para darle a conocer todas las materias relacionadas con las irregularidades de Ferrocarriles y, además, plantearle nuestra postura. Todavía estamos esperando. La ministra se fue y nunca recibimos respuesta.

Se enviaron cuatro cartas a la Presidenta de la República y hubo protestas en Concepción, protestas frente a La Moneda y protestas frente al directorio de Ferrocarriles.

Así es, señor Presidente, no hemos estado quietos.

Lo que no hemos hecho es todo aquello que no corresponde. No vamos a andar tirando molotov o desarmando trenes. Pero todas las acciones que estimamos legítimas y que están encuadradas dentro del marco de la Constitución las hemos tratado de llevar a cabo, y permanentemente se nos ha negado el acceso.

A doña María Soledad Tohá le enviamos muchas cartas, pero no nos recibió en todo su período.

Después, llegó doña María Angélica Fuentes y nos recibió. Le pedimos su intermediación, como primera autoridad regional, para hablar con la Presidenta. Cinco veces hemos pedido hablar con ella. En el gobierno de don Patricio Aylwin, cuatro veces con él; en el gobierno de don Eduardo Frei, tres veces; en el gobierno de don Ricardo Lagos, cinco veces. En el Gobierno de doña Michelle Bachelet, cero vez con ella.

Por lo tanto, los trabajadores no hemos podido hacer presente nuestras apreciaciones a la primera autoridad del país respecto de todo lo que ha pasado en EFE. Estoy seguro de que con un punteo bien hecho y diciendo las cosas con precisión, la Presidenta entendería que toda la serie de personajes que han pasado por la empresa en este último tiempo no han hecho otra cosa que esquilmarla y dejarla en una pésima postura.

Los esfuerzos se han hecho.

El señor PÉREZ (Presidente).- Muchas gracias.

Tiene la palabra el diputado De Urresti.

El señor DE URRESTI.- Señor Presidente, sólo para referirme a unos oficios que estaban pendientes.

Había solicitado que nos remitieran las actas de Ferrosalud, las actas del directorio de Ferrosalud y las del directorio de EFE, a propósito de Ferrosalud.

Además, solicito -todavía estamos en el plazo- un informe en derecho o un informe de nuestra Biblioteca en el que se indique cómo operan los subsidios que otorga el Estado en la empresa Metro, a propósito del Transantiago.

Por último, después de la dramática intervención del presidente de los trabajadores de Ferrocarriles, quiero que entienda que nosotros estamos por una empresa pública -así consta en las actas de la Comisión-, por una empresa eficiente, por una empresa que proteja a sus trabajadores, por una empresa que sirva a todo el país. Ése es el norte que nos motiva.

Éste es un tema de país, de desarrollo y de viabilidad. Lo importante es denunciar a quienes no están por esa política. Sobre todo, debemos transmitir a la Presidenta de la República que queremos el cumplimiento de ese compromiso, que es reponer el servicio ferroviario, con los trabajadores, con nuestros compatriotas que viven en el sur de Chile o a lo largo de toda la vía. En eso estamos absolutamente de acuerdo.

El señor MONCKEBERG (don Nicolás).- Señor Presidente, pido que se oficie al Mideplan, haciendo mención de la urgencia de la respuesta para no estar desfasados con la fecha límite, para que nos haga llegar -como lo dijo el actual presidente de la empresa- todos los informes que se tuvieron a la vista para la aprobación de cada una de las decisiones del plan trienal. En caso de que no hubiese dichos informes, que el Mideplan nos especifique todo lo que tuvo a la vista en relación con dicha aprobación.

## REDACCIÓN DE SESIONES

79

El señor ARIAS.- Señor Presidente, el sector que representamos es el que hoy está siendo firmemente bombardeado, por decirlo de alguna manera, pero hay un sector que la empresa tiene a su lado, y que no está siendo tocado.

Además, echar a andar las filiales no era lo que habíamos conversado en el inicio, cuando él hizo su presentación en Concepción.

Gracias.

El señor PÉREZ (Presidente).- Muy bien.

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

*-Se levantó la sesión a las 14.08 horas.*

**CLAUDIO GUZMÁN AHUMADA,**

Redactor

Jefe de Taquígrafos de Comisiones