

REDACCIÓN DE SESIONES

1

COMISIÓN ESPECIAL INVESTIGADORA DE LA EMPRESA DE FERROCARRILES DEL ESTADO

Sesión 12ª, celebrada en miércoles 8 de agosto de 2007,
de 11.00 a 14.25 horas.

VERSIÓN TAQUIGRÁFICA

Preside el diputado señor José Pérez.

Asisten la diputada señora Marisol Turrez y los diputados señores Claudio Alvarado, Alfonso De Urresti, René Manuel García, Guido Girardi, Enrique Jaramillo, Cristián Monckeberg, Nicolás Monckeberg, Sergio Ojeda, Carlos Recondo y Gastón Von Mühlenbrock.

Concurren como invitados los señores Vicente Pardo y Jaime Contreras, ex gerentes de Planificación y de Normalización y Control de EFE, respectivamente.

TEXTO DEL DEBATE

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

El acta de la sesión 10ª se da por aprobada por no haber sido objeto de observaciones.

El acta de la sesión 11ª queda a disposición de los señores diputados.

REDACCIÓN DE SESIONES

2

El señor Secretario va a dar lectura a la Cuenta.

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

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

El señor GARCÍA (don René Manuel).- Señor Presidente, la Comisión comete un error con la gente que trabaja en el sector público. Por eso, el señor Patricio Rojas se justificó de no asistir a la Comisión.

Por lo tanto, pido que se le cite de acuerdo al artículo 299, del título III del Reglamento de la Cámara de Diputados. No es válido para la Comisión explicar su inasistencia porque debe asistir a un seminario de expertos. Su obligación era presentarse ante la Comisión.

Si alguien tiene dudas al respecto pido que el señor Secretario lea el artículo 299.

El señor ÁLVAREZ (Secretario).- El Título III, de las Comisiones Investigadoras, en su artículo 299 señala: "Las Comisiones Investigadoras podrán citar a los funcionarios de los Servicios de la Administración del Estado, de las personas jurídicas creadas por ley o de las empresas en que el Estado tenga representación o aportes de capital, a que concurran a sus sesiones a proporcionar los antecedentes que se estimen necesarios para el cumplimiento del cometido de la Comisión."

"La citación podrá ser extendida directamente al funcionario o por intermedio del jefe superior del respectivo servicio."

El señor GARCÍA (don René Manuel).- Señor Presidente, pido que recabe el asentimiento de la Comisión

REDACCIÓN DE SESIONES

3

para que el señor Rojas sea citado de acuerdo al artículo 299 del Reglamento de la Cámara de Diputados.

El señor PÉREZ (Presidente).- Oportunamente requeriré el asentimiento de la Comisión, señor diputado.

El señor GARCÍA.- Muchas gracias, señor Presidente

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

El señor MONCKEBERG (don Nicolás).- Señor Presidente, quiero hacer un breve comentario acerca de un par de antecedentes que figuran en la Cuenta.

Que el presidente del directorio del SEP se excuse de asistir a esta sesión por tener que participar en un seminario me parece inaceptable, como también me parece inaceptable que haya funcionarios o ex funcionarios públicos que vengan a esta Comisión y abiertamente señalen cosas que no son efectivas o, derechamente, no digan la verdad.

Actualmente se discute en nuestra Corporación la posibilidad de exigir juramento o promesa de decir verdad a quienes declaren ante una de nuestras comisiones y, por tanto, sancionar a aquellos funcionarios públicos que no la digan.

Todos estuvimos presentes en la sesión en que el ex presidente de Ferrocarriles declaró que no había recibido ninguna oferta de venta de trenes proveniente de otros países y que, tratándose de empresas chinas, éstas no estaban interesadas en vender la cantidad de automotores que Chile requería. Y todos le creímos.

Sin embargo, esta semana han llegado algunos antecedentes que desmienten dramáticamente lo que él declaró. Por de pronto, el acta de la sesión del directorio de Ferrocarriles del 5 de agosto de 2004 da cuenta no de que

REDACCIÓN DE SESIONES

4

había una empresa china interesada en venderle trenes a Chile, si no de tres empresas de ese país que habían manifestado su interés. Y aún más, señor Presidente, en esa misma sesión el señor Castillo, gerente general de la empresa, y el señor Ajenjo, presidente del directorio, dan cuenta del interés manifestado por una empresa checa para venderle trenes a EFE, y para el mismo recorrido.

O sea, hubo cuatro empresas -tres chinas y una checa- que manifestaron a Ferrocarriles del Estado, directamente o a través un representante legítimo- su interés por venderle trenes.

Y mire ahora lo más increíble. Un mes antes de que el directorio discutiera esa compra llegó una carta de Alstom -la que figura en la Cuenta- a través de la cual esa empresa, que pocos meses antes se había adjudicado una licitación pública a la que había llamado Merval para la compra de automotores, ofrece a Ferrocarriles alternativas de venta de trenes en condiciones bastante ventajosas para el proyecto Biovías.

Entonces, ¿que intentaba hacer el directorio? ¿Qué quería esconder el presidente del directorio? Si sobre la mesa tenían las ofertas de tres empresas chinas, una checa y una francesa, que estaban dispuestas a vender, que tenían material y que habían participado en licitaciones exitosas, ¿por qué hacerlo entre gallos y medianoche, a oscuras?

Francamente, señor Presidente, me parece que aquí hay un problema de fondo.

En lo que dice relación con la Cuenta, que es el motivo de mi intervención, creo que debemos tomar medidas para que quienes asistan a la Comisión no vengán a decir cosas que no son verdad. En este sentido, usted, señor Presidente, tiene las facultades suficientes como para aclarar a quienes asisten, citados o como invitados, que si

REDACCIÓN DE SESIONES

5

prometen decir la verdad nosotros tenemos la posibilidad de, si son funcionarios públicos, informar a la Contraloría General de la República en caso de que no lo hagan.

Por eso, le pido que en las sucesivas visitas de funcionarios públicos usted les haga esa advertencia, porque, definitivamente, una comisión investigadora de la Cámara de Diputados no puede ser un escenario para que la gente venga a mentir o a tergiversar la verdad.

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

El señor ALVARADO.- Señor Presidente, voy a referirme a dos cosas que considero que no podemos dejar pasar.

La primera es respaldar la solicitud del diputado René Manuel García en orden a insistir, ahora por medio de una citación fundada en el artículo pertinente del Reglamento de la Cámara de Diputados, para que el presidente del SEP comparezca ante esta Comisión, porque no es posible que una persona que se desempeña en ese cargo simplemente se excuse argumentando que debe asistir a un seminario, menos aún en momentos como éste, con la crisis por la que atraviesa la Empresa de Ferrocarriles del Estado y con el impacto que esa situación ha generado en la opinión pública. Creo que es francamente impresentable.

Me parece que lo que el señor Rojas pretende es intentar acomodar las fechas para venir cuando él estime que le es más conveniente. Creo que el gran temor que tenía de asistir hoy se debe a que podía coincidir con la entrega del informe de la Contraloría acerca de las remuneraciones que recibía el señor Ajenjo por participar en directorios paralelos. Creo que no quería que el problema le reventara aquí, en esta Comisión.

REDACCIÓN DE SESIONES

6

Creo que él está buscando el momento, y un funcionario público no puede darse el lujo de decidir cuándo asistir a una Comisión. Tiene que enfrentar los cuestionamientos de la Comisión Investigadora cuando ésta estima conveniente y necesaria su asistencia para el éxito de su trabajo, que está mandatado por la Sala de la Cámara de Diputados.

En esa perspectiva, quiero representar mi molestia por la improcedencia de esa conducta, ya que la Comisión Investigadora está en el legítimo derecho de citar o de invitar en la fecha que lo estime conveniente, y no se puede tratar de ganar tiempo a través de resquicios o de fórmulas alternativas. Si no tiene respuestas a los cuestionamientos, que venga y nos enfrente, pero que no espere el mejor momento para él para defenderse.

En otro orden de materias, ha quedado absolutamente acreditado por los documentos que tenemos, tal como lo conoce la opinión pública, que durante tres sesiones el ex presidente ejecutivo de la Empresa de Ferrocarriles del Estado nos ha venido a mentir. Eso es una falta de respeto y de consideración con este Parlamento.

Ahora, no nos queda otro camino que recurrir a los tribunales de justicia, donde esperamos que ante un juez de la República no vaya a decir las mismas mentiras que señaló en la Comisión, porque el tiempo pasa y los documentos no mienten, y todos sus dichos de una o de otra manera no han sido refrendados por las actas de la sesión de directorio y por los documentos que nos han entregado distintos personeros invitados a la Comisión.

Ya está bueno que cuente la verdad y diga qué incentivos tuvieron para hacer las cosas que hicieron, desechando opciones que era mucho más convenientes para todos los chilenos.

REDACCIÓN DE SESIONES

7

Señor Presidente, por su intermedio, el diputado señor René Manuel García me ha pedido una interrupción.

El señor GARCÍA (don René Manuel).- Señor Presidente, dada la gravedad de los documentos que están presentando los diputados señores Monckeberg y Alvarado, propongo formalmente que no se cite al señor Rojas hasta que la sesión pueda ser televisada y todo el país se entere de lo que él va a señalar. Lo hago presente, porque los días 12 y 13 esta sala va a ser ocupada por el foro interparlamentario.

Por lo tanto, para que la Comisión no deje de trabajar, propongo que en la sesión en que no dispongamos de televisión nos dediquemos a ordenar la documentación y hacer un panel cerrado entre los parlamentarios para exponer los diversos puntos de vista.

Es un tema no menor, porque es muy diferente cuando el país se entera a través del canal de televisión de la Cámara de lo que ocurre en las sesiones, porque es increíble la cantidad de gente que está siguiendo el trabajo de nuestra Comisión. Conversaba con el diputado De Urresti y me decía que en Valdivia la gente lo detiene en la calle para decirle que sigue esto, porque la gente del sur está interesada en este tema.

A lo mejor, por medio de un subterfugio él tenía el dato de que no habría televisión para la próxima sesión y postergó su asistencia, porque por la suspicacia y por lo que está diciendo el diputado Monckeberg ya creo cualquier cosa.

Por lo tanto, propongo formalmente que mientras no tengamos televisión no citemos al señor Rojas.

El señor PÉREZ (Presidente).- O no se hace sesión.

El señor GARCÍA (don René Manuel).- O no se sesiona. Trabajamos en privado.

REDACCIÓN DE SESIONES

8

Gracias, señor Presidente.

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

El señor VON MUHLENBROCK.- Señor Presidente, respecto del primer punto del señor Rojas, realmente es inaceptable. Como el próximo miércoles es feriado y vamos a trabajar el lunes y el martes, podríamos citarlo en esos días.

-Hablan varios señores diputados a la vez.

El señor PÉREZ (Presidente).- En esos días no contamos con esta Sala.

El señor VON MUHLENBROCK.- En segundo lugar, quiero insistir en los oficios sobre honorarios, finiquitos y contratos, porque tengo entendido que no han llegado y los hemos pedido reiteradamente.

Por otro lado, pido que se oficie al presidente de EFE para que a la Comisión la intervención -incluso la maqueta que se utilizó en la ocasión- que el señor Luis Ajenjo efectuó en Valdivia, con motivo de la exposición montada por EFE sobre el ramal Antilhue-Valdivia, la que fue presentada con bombos y platillos, con el objeto de conocer qué promesas hizo el señor Ajenjo en esa ciudad.

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

Tiene la palabra el diputado señor Alfonso De Urresti.

El señor DE URRESTI.- Señor Presidente, antes de referirme a la Cuenta, quiero subrayar que los integrantes de la Comisión estamos haciendo el esfuerzo de cumplir con nuestro cometido de investigar de la forma más minuciosa

REDACCIÓN DE SESIONES

9

posible, motivo por el que se requiere que se nos entregue la información que solicitamos, de manera que no es aceptable que personeros públicos o ex ejecutivos de empresas del Estado concurren a mentirnos.

Por tal razón, creo que deberemos actuar como en el antiguo sistema penal y carear a los ejecutivos cuyos testimonios sobre una misma materia son absolutamente distintos, como el caso del ex gerente general de EFE, señor Eduardo Castillo -por suerte, ya no ocupa ese cargo-, quien nos mintió no sólo respecto de las inversiones y la forma de llevar adelante los proyectos, sino sobre su situación personal, lo que quedó en evidencia luego de que el ex presidente del directorio de la empresa, señor Guillermo Díaz, culpó directamente al ex gerente general de Ferrocarriles de algunas irregularidades cometidas al interior de la empresa.

Sin embargo, las mentiras del señor Castillo quedaron aún más de manifiesto cuando el señor Guillermo Díaz nos señaló que por acuerdo unánime del directorio de EFE se había pedido su renuncia a la gerencia general de la empresa.

Por lo tanto, es realmente inaudito que el gerente general que estuvo a cargo del peor período de inversiones de Ferrocarriles, en el que se produjeron todas las irregularidades que hemos conocido, nos haya dicho que renunció a la empresa por voluntad propia, aspecto que debemos debatir antes de escuchar a nuestros invitados a la presente sesión, porque no puede ser que un ex funcionario de una empresa del Estado falsee de esa manera la información.

Por otra parte, en cuanto al informe enviado por los ejecutivos de Alstom, cabe tener presente que esa empresa francesa proveedora de equipo ferroviario, que obviamente no es la empresa china de la que se ha hablado, ha abastecido a nuestro país con una serie de material rodante, como en el

REDACCIÓN DE SESIONES

10

caso de Merval y, según tengo entendido, del Metro de Santiago, al que ha proveído de una serie de coches.

Por lo tanto, creo que es importante que los representantes de Alstom agreguen más antecedentes que los contenidos en la carta que enviaron a la Comisión, puesto que es muy grave que luego de la oferta que realizaron a EFE los ejecutivos de esa empresa nunca les hayan hecho llegar una respuesta, situación que, además de constituir una irresponsabilidad desde el punto de vista administrativo, debería ser perseguible por la Contraloría o por el organismo que corresponda.

Finalmente, por su intermedio, señor Presidente, antes de seguir citando a más gente, solicito que en la próxima sesión la Secretaría nos dé a conocer qué contradicciones han quedado de manifiesto en esta Comisión, mediante la comparación de los dichos de las distintas personas que hemos recibido, con el propósito de efectuar un careo entre quienes corresponda o pedir que aclaren sus dichos quienes han manifestado contradicciones burdas. Nuestro objetivo es determinar con claridad las responsabilidades políticas de lo sucedido en Ferrocarriles, pero han comparecido ex ejecutivos que no tuvieron ningún problema en cobrar importantes indemnizaciones, como el señor Eduardo Castillo, quienes se han pasado la pelota entre sí.

En consecuencia, pido que se oficie al presidente del directorio de Ferrocarriles, a fin de que nos haga llegar las últimas rentas obtenidas por el señor Eduardo Castillo al momento de su finiquito, quien falseó documentos para percibir más de dinero, y nos dé a conocer cuál fue el monto de la indemnización y de los bonos de productividad o de gestión que recibió.

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

REDACCIÓN DE SESIONES

11

En cuanto a la citación que la Comisión envió al señor Patricio Rojas, presidente del SEP, debo hacer presente a los señores diputados que hace algunos días el señor Rojas me llamó por teléfono para darme a conocer sus excusas por no haber podido comparecer, debido a que tuvo que presidir un seminario. Lo señalo porque creo que también hay que entender lo que ocurre en algunos casos. De hecho, no es primera vez que un ministro o una persona que es citada no viene. Entiendo que debe venir, pero no olvidemos que estamos investigando lo que pasó entre 2003 y 2005. Además, deberíamos tener en consideración la explicación de Carlos Mladinic, quien presidió el SEP durante ese tiempo.

Habría sido ideal para nuestra labor contar con Patricio Rojas, a quien vamos a invitar para una próxima sesión.

Tengo algunas dudas respecto de la necesidad de que concurra el primero, ya que durante ese período estuvo donde se hicieron las inversiones, y que después lo haga Patricio Rojas. Esto podemos conversarlo de inmediato. Posteriormente, vamos a dar la pasada a nuestros invitados.

Se ha planteado la posibilidad de los careos. Al respecto, debemos proceder como corresponde. No olvidemos que se ha designado un ministro en visita para analizar las irregularidades en Ferrocarriles del Estado. Por lo tanto, el ministro en visita tendrá las facultades no sólo del tribunal. Constituimos una Comisión investigadora, a la que seguramente el magistrado va a pedirle algunos antecedentes que no tenemos inconvenientes en aportar. Pero, en materia de careos, ello no corresponde a la Comisión, sin perjuicio de que comparto el juicio de que se ha faltado a la verdad injustamente, no sólo por parte de una persona, sino de muchas.

Pero cada cual se desempeña con la calidad que le caracteriza. Quien miente, lisa y llanamente, en una Comisión, como ésta, queda expuesto, a nivel nacional, a ser desmentido. Por lo tanto, el peso específico de esa persona cae en forma brutal.

Cada uno de nosotros sabe lo que han dicho nuestros invitados. Lamentamos mucho que algunos hayan venido a faltar a la verdad al pretender engañar a la Comisión, lo cual no debería acontecer por ningún motivo, porque nos interesa conocer el fondo de la realidad, es decir, lo malo que se hizo en EFE, los recursos mal invertidos, los recursos que se desviaron en la dirección que desconocemos.

Ojalá lleguemos a determinar qué pasó con aquella tremenda cantidad de recursos que se invirtieron mal, con aquellas empresas fantasmas que aparecieron de la noche a la mañana y que realizaron contratos de alto valor. Además, que hicieron las cosas en malas condiciones, como dijo el empresario de Concepción que estuvo acá hace algunos días. Hay una demanda de por medio.

Queríamos invitar a don Alex Fernández, pero fue imposible encontrarlo. Las otras alternativas eran don Vicente Pardo, ex gerente de Planificación de Ferrocarriles, y don Jaime Contreras, ex gerente de Normalización y Control de EFE.

Tiene la palabra el diputado señor Sergio Ojeda.

El señor OJEDA.- Señor Presidente, dentro del grupo de personas que podríamos citar, porque se trata de investigar de la manera más completa posible y sin dejar ninguna duda respecto de lo que podamos indagar, así como se va a invitar a don Carlos Mladinic, presidente del SEP durante los años 2002 y 2006, me gustaría que concurriera a esta Comisión don Jaime Mondaca, gerente general entre 1996 y 2002.

REDACCIÓN DE SESIONES

13

Nos encontramos en presencia de una serie de irregularidades que motivaron esta investigación. Todos estamos sorprendidos y abismados por la cantidad de cosas que se han presentado en la Comisión. Sin embargo, me gustaría que tuviéramos mucho cuidado en emitir juicios. No es conveniente que utilicemos una serie de expresiones fuertes, no corresponde que califiquemos o descalifiquemos a las personas.

Asimismo, tampoco debemos emitir conclusiones porque aún no las tenemos. Si bien hay antecedentes que son fuertes y contundentes, debemos esperar la etapa de las conclusiones para evaluarlos como corresponde.

No se trata de proteger ni de encubrir, pero me gustaría que tuviéramos más cuidado y no condenemos a las personas antes de llegar al final.

Recordemos que la Contraloría está investigando y el tema también está en los tribunales de justicia. Si hablamos de careo llegamos a un extremo peligroso.

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

El señor JARAMILLO.- Señor Presidente, llegué atrasado y no tengo claro el acuerdo que dice relación con la citación a don Patricio Rojas y la fecha en que asistirá.

El señor PÉREZ (Presidente).- Aún no se ha fijado la fecha.

El señor JARAMILLO.- Señor Presidente, también quiero señalar que día a día la situación se pone más delicada, comienzan a conocerse detalles de la investigación y nuestras atribuciones son pertinentes a lo político.

Las conclusiones van a ser sumamente duras porque hemos sido engañados.

Seremos cautos en todo, pero hay que lamentar que fuimos engañados y que se hayan vertido tantas barbaridades, por decir lo menos, en la Comisión.

El señor PÉREZ (Presidente).- Señores diputados, reitero que todas las sesiones de la Comisión se van a realizar en la sala de conferencias Inés Enríquez, televisadas, de modo de mostrar al país entero no sólo a los sureños lo que estamos haciendo.

Junto con pedir que la terminología usada por los diputados sea la más adecuada, quiero solicitar que la asistencia mejore. La Comisión la conforman 13 diputados y diputadas. Lamentablemente, aparecen sólo por cinco o diez minutos para pedir el uso de la palabra y mostrarse en la pantalla. No es esa la idea.

No tiene razón quien dice que estamos calificando previamente, sin tener antecedentes. Hay antecedentes de sobra para decir, no solamente que se ha mentido, sino que hay muchos recursos que se han ido por canales que no corresponden. Eso no es faltar a la verdad.

El señor Ajenjo, ex presidente de Ferrocarriles, por quien tenía mucho respeto y a quien muchas veces convocamos a nuestra bancada para que nos informara sobre lo que estaba ocurriendo, nos mentía permanentemente. Nos decía que todo funcionaba normalmente y sin ningún problema.

Vino a la Comisión y dijo claramente, como lo vio y escuchó el país, que no había tenido ninguna oferta de otra empresa que no fuera Renfe. Tenemos antecedentes, intercambio epistolar, carpetas inmensas, donde queda demostrado que no solamente tuvo ofertas de China, sino que se reunió con el embajador de ese país y con representantes de la empresa. Incluso, se planteó la posibilidad de un viaje a China.

REDACCIÓN DE SESIONES

15

Además, hubo otras empresas que hicieron ofrecimientos.

Tal vez no les gusta el término mentir, pero es faltar a la verdad, lo que significa exactamente lo mismo.

Esta Comisión no va a aceptar que vengan a decir lo que quieran porque se supone que son funcionarios de alto nivel en quienes han confiado los presidentes de la República y no pueden faltar a la verdad.

Por lo tanto, vamos a ser irrestrictos.

Tiene la palabra el diputado Claudio Alvarado.

El señor ALVARADO.- Señor Presidente, con respecto a nuestros invitados, solicito que si van a hacer alguna exposición, se les pida que sea breve. Así no restamos tiempo a las preguntas.

El señor PÉREZ (Presidente).- Señores diputados, les propongo que después de la sesión, en horas de la tarde, tengamos una reunión secreta para informar acerca de algunos pasos que estamos dando como Comisión. Así tener la posibilidad de contactarnos con gente que estuvo directamente haciendo negocios.

El señor GARCÍA, don René Manuel.- Señor Presidente, diga hora, lugar y vamos todos.

El señor PÉREZ (Presidente).- Se avisará oportunamente.

Vamos a pedir a los invitados que si tienen alguna explicación que dar, sean breves. Me interesan más las consultas de los diputados. De lo contrario, pueden estar una hora explicando cosas que no interesan ni a la Comisión ni al país.

Hay gerentes que tienen mucho que decir.

REDACCIÓN DE SESIONES

16

Tiene la palabra el diputado Gastón Von Mühlenbrock.

El señor VON MÜLENBROCK.- Señor Presidente, hace dos meses solicité citar al ex ministro Carlos Cruz.

El señor PÉREZ (Presidente).- Está considerado y Carlos Mladinic también. Él fue presidente de SEP hasta que asumió la Presidenta Bachelet.

Señor Secretario, que pasen nuestros invitados.

-Ingresan a la sala de la Comisión los señores Vicente Pardo Y Jaime Contreras.

El señor PÉREZ (Presidente).- Damos la bienvenida a nuestros invitados, los señores Vicente Pardo, ex gerente de planificación de EFE y al señor Jaime Contreras, ex gerente de normalización y control de dicha empresa.

Ustedes saben la materia que estamos tratando, lo que nos preocupa y nos tiene incómodos, además de tener al país observando, a través del Canal de Cámara de Diputados, las irregularidades que han acontecido en EFE y situaciones que en la Comisión se han planteado.

Presidentes de EFE han dicho cosas que no son ciertas. Por favor, les pido que sus dichos se ajusten a la realidad de lo que ha acontecido, ya que el país los está viendo.

No nos olvidemos que, paralelamente, habrá un ministro en visita que investigará. Por lo tanto, las contradicciones son fatales.

Tiene la palabra el señor Vicente Pardo.

El señor PARDO.- Señor Presidente, muy buenos días.

REDACCIÓN DE SESIONES

17

El señor PÉREZ (Presidente).- ¿Cuánto dura su exposición?

El señor PARDO.- Señor Presidente, unos 10 minutos. Es un *power point* breve que busca fijar antecedentes concretos y que ayudará a la formulación de preguntas.

Manifiesto mi ánimo de prestar la máxima colaboración a la Comisión para esclarecer dudas.

Estoy disponible para entregar informes adicionales y documentación que pudiera requerirse. También para comprobar en terreno cómo se han materializado las inversiones en las condiciones técnicas y económicas en que fueron originalmente definidas.

En primer lugar, mi responsabilidad dentro de EFE era la gerencia de planificación, que está en un tercer nivel de jerarquía y compuesto por 9 otras gerencias. Tenía como misión fundamental el análisis y estudio de planes de inversión. Por lo tanto, dentro del plan trienal, cumplía un rol especial respecto de la determinación de los costos y beneficios de las distintas iniciativas señaladas y su implementación.

En lo que concierne a la gerencia de planificación y su relación con las inversiones asociadas al plan trienal, su responsabilidad es del orden de los 400 millones de dólares, aproximadamente un tercio de la inversión total realizada en dicho plan.

Las funciones de la gerencia de planificación son de dos tipos: Una permanente, que tiene que ver con el análisis de planes de inversión; la simulación y evaluación de los proyectos específicos para determinar su rentabilidad; la relación con todo el Sistema Nacional de Inversión, es decir, Mideplan, Ministerio de Hacienda, referentes que de alguna manera controlan el quehacer de una empresa pública

para efectos de certificar su inversión y, finalmente, la inducción de nuevas prácticas.

Nosotros veíamos que era muy importante para una empresa que tenía pretensiones de proyectarse frente al mercado, tener un rol actualizado y llegar a ser competitiva, como lo fue 50 años atrás, el tener una clara innovación respecto de sus prácticas en términos de toma de decisiones tanto para inversión como gestión. Ahí hicimos contribuciones a nuestro parecer tremendamente importantes.

El segundo rol es el que llamamos subsidiario, que se desprende precisamente de estas nuevas prácticas. Esto en el fondo es ir un poco más lejos de lo que hace normalmente una gerencia de planificación y, efectivamente, nosotros tuvimos responsabilidades directas en los estudios de ingeniería, en la licitación de nuevos productos y contratos que se establecieron, y en la administración, por lo menos por algún tiempo, de estos contratos nuevos, respecto de los cuales la empresa no tenía ninguna experiencia. Por lo tanto, nos pareció a nosotros y al directorio que debíamos guardar alguna continuidad para asegurar la calidad de los productos originalmente diseñados y que estaban plasmados en los términos de referencia de los respectivos contratos y en los contratos que finalmente fueron suscritos con los contratistas.

¿Cuál es el rol dentro del proceso nacional del Sistema Nacional de Inversión? En el recuadro aparece el plan trienal, que es la formulación estratégica, para el período por el cumplimiento de la ley y como decisión del propio directorio. Ese plan contiene una serie de iniciativas de inversión, estudios y proyectos que pasan a ser, de alguna manera, gestionados por la gerencia de planificación.

Eso significa que esta gerencia asume un rol frente al sistema nacional, en particular, y en primer lugar, con

respecto a Mideplan, gestionando ante esa instancia oficial la aprobación de las rentabilidades respectivas, calculadas en base a los estudios que referiré más adelante.

Una vez otorgado el RS, lo toma la gerencia de finanzas, quien, frente al Ministerio de Hacienda, en particular la Dipres, obtiene la identificación, que es el instrumento legal que permite hacer disponible las asignaciones específicas para ejecutar las inversiones. Solamente en ese momento uno puede llamar a licitación y ejecutar las inversiones.

Para obtener las autorizaciones y gastar los recursos del plan trienal, era necesario realizar cada uno de los pasos descritos.

Este es el sistema estándar. La novedad para EFE es que por primera vez la empresa entraba, explícitamente, al cumplimiento de todas las etapas técnicas y administrativas para la aprobación de esos recursos, y era responsabilidad de esta gerencia que eso ocurriera tal como está señalado.

Ahora, ¿qué innovación se realizó desde el punto de vista técnico? En el tramo entre Santiago y Puerto Montt, aparecen señalados en rojo cuáles son las metodologías utilizadas para los análisis respectivos.

Hasta ese momento, EFE prácticamente no tenía inversiones, había perdido toda su práctica y su cultura de inversión, porque no tenía los recursos correspondientes. Había perdido sus equipos técnicos y su ubicación respecto del mercado que actualmente enfrenta, el cual es altamente competitivo, en donde los modos alternativos se han desarrollado con una velocidad muy importante. Hoy, la gente tiene alternativas y puede decidir qué modo utilizar para trasladarse en todo este corredor, entre Santiago-Puerto Montt. Por lo tanto, hoy se deben utilizar las herramientas estándar establecidas y que, fundamentalmente, están

desarrolladas por Sectra, que permite entender, representar, simular y predecir la incorporación de nuevas inversiones dentro de una determinada red; porque es posible, con herramientas muy sofisticadas, modelar y, por lo tanto, tener estimaciones futuras de flujos asociadas a intervenciones que se realizan en un determinado período de tiempo.

Esas herramientas para el corredor Santiago-Puerto Montt son la herramienta Estrasur, desarrollada por Sectra; se trata de un modelo multimodal que contempla todas las formas de transporte existente: carretero, ferroviario, marítimo y aéreo. Dicho modelo es capaz de simular esas opciones en términos de sus costos y predecir lo que los usuarios correspondientes estarían dispuestos a hacer y decidir cuando se les ofrece una alternativa mejorada. Por ejemplo, en este caso, el tren. Sus usuarios son viajeros, pasajeros y carga.

Entonces, este es un modelo multimodal, multiproducto, que considera una diversidad de treinta y ocho productos de carga y catorce modos de transporte. No es que haya catorce formas de transportar, sino catorce combinaciones de transportes que están en condiciones de ser simuladas por este modelo. Eso para el caso interurbano entre Santiago-Puerto Montt.

Para el caso urbano del Gran Concepción el proyecto específico implementado es Biovías, en el cual se usó el modelo Extravía, análogo al que se desarrolló para Santiago y Valparaíso, también desarrollado por Sectra, aplicado, en el caso del Gran Concepción, para seis modos de transporte y dos períodos de modelación. Con esto, quiero señalar que no sólo enfrentamos el tema de las decisiones en un marco explícito de reconocimiento y de sometimiento al sistema nacional de inversiones, sino que usamos y acudimos a las herramientas más elaboradas y probadas dentro del país desarrolladas por Sectra, con el que, además, suscribimos un convenio de

cooperación que nos permitió un estrecho trabajo técnico para hacer estas modelaciones y predicciones de demanda.

Quiero señalar que, por ejemplo, en el caso específico de un proyecto muy concreto como el viaducto del Malleco, aparte de ser éste un elemento importante de la infraestructura, es un elemento cultural muy significativo para el país. En 2002, cuando entramos a la empresa existía la idea de que el viaducto había cumplido su vida útil y correspondía demolerlo. Había restricciones de velocidad de diez kilómetros por hora y la siguiente restricción era detener la circulación y, por lo tanto, se decía que había que contemplar 60 millones de dólares para hacer un nuevo viaducto. A cambio de ello, nos pareció que había que hacer un análisis de prefactibilidad con herramientas modernas. Hicimos una licitación pública internacional que, en este caso, la ganó la empresa australiana GHD Promina, con elementos de análisis muy sofisticados, lo que permitió representar matemáticamente y gráficamente el comportamiento del viaducto y someterlo a distintas solicitaciones simuladas: terremoto, vientos, etcétera. Quedó demostrado que el viaducto tenía para muchos años más de operación. Con algunas reparaciones era posible duplicar su vida útil y se hicieron los estudios de ingeniería posteriores para detallar cuáles eran esas reparaciones. Se hicieron las licitaciones públicas para contratar las obras y hoy es un puente reparado a un costo de 6 millones de dólares, pintado por razones estéticas y de cuidado desde el punto de vista de la corrosión. Esto significó un ahorro de 54 millones de dólares por haber realizado un estudio de calidad y asignar recursos para ello, seguido de todas las etapas necesarias para que, en definitiva, estas reparaciones cumplan su objetivo.

Por lo tanto, hoy se tiene duplicada la vida útil de esta obra de ingeniería que en su momento fue

absolutamente relevante para la cultura de la ingeniería en Chile.

Ahora, frente al Plan Trienal y yendo al tema más concreto de lo que correspondió a esta gerencia, quizá como el desafío más importante, nos planteamos cambiar la forma de invertir en infraestructura a través de un modelo de contrato que denominamos contrato de provisión de infraestructura ferroviaria, cuyo efecto fue logrado, que es mejorar el estándar de la infraestructura, según la demanda existente. Es decir, no sólo se trata de corregir las debilidades de una infraestructura abandonada, con serios riesgos para la seguridad, con variables operacionales muy deterioradas, que impedían a la empresa plantearse frente al mercado como una oferta atractiva, desde el punto de vista de pasajeros y de carga, sino que nos pareció esencial producir una mejora en las condiciones de la vía, aunque pudimos hacerlo de la forma clásica: contratando estudios, obras para mejorar y una serie de rehabilitaciones en el tiempo que hemos venido observando durante años, pero que nunca contienen el elemento central, que es el mantenimiento.

Por lo tanto, creímos que era necesario mejorar el estándar en una forma de calidad que fuera comprendida por la industria de la ingeniería ferroviaria, usamos normas internacionales para establecer lo que significaba dicho estándar, controlarlo como tal y no controlar los componentes de obra a precio unitario, como era lo que se hacía en ese momento en la empresa.

Además, nos pareció fundamental incorporar nuevas tecnologías, dado que todo lo que tenía que ver con señalización, comunicación y electrificación estaba en un estado precario, con tecnologías que habían cumplido largamente su vida útil, con una obsolescencia de mucho tiempo, ya que era tecnología del siglo pasado, incluso, con componentes del siglo antepasado, operando en las vías, por

lo que nos pareció necesario abordar un proyecto de mejoramiento tecnológico, con el objeto de poner al día lo referente a seguridad y administración de la capacidad de la vía en nuestros corredores principales.

También entendimos que era importante asegurar el mantenimiento de largo plazo, a fin de evitar el proceso de rehabilitación-deterioro-rehabilitación-deterioro. Ha quedado demostrado a través de la historia que es altamente ineficiente desde el punto de vista social, porque nunca logra conseguir estabilidad en la calidad de las prestaciones, que son elementos esenciales a la hora de hacer negocios. Por ejemplo, cuando los generadores de carga quieren tener un sistema para transportar sus mercancías que están expuestas a condiciones muy estrictas, respecto de la competitividad del país, normalmente desean un servicio de calidad, estable y predecible y la empresa no estaba en condiciones de enfrentar ese mercado, porque no tenía prácticas de mantenimiento asegurado que permitiera mantener en el tiempo el estándar alcanzado, hacerlo predecible y, por lo tanto, generar condiciones de reales negocios para los involucrados.

Ahora bien, también estimamos que asegurar costos competitivos era un desafío importante, ya que, como dije, Chile había perdido su cultura y su industria ferroviaria, simplemente, porque había dejado de invertir durante mucho tiempo y debíamos asegurar para estos contratos costos competitivos, es decir, los menores costos para la calidad exigida. Así, debimos enfrentar una apertura de nuestros mercados que estaban muy confinados a prácticas menores y postergados en el tiempo a una apertura internacional de mucha transparencia, con el objeto de convocar a las mejores empresas del mundo y hacer procesos competitivos que nos permitieran costos realmente competitivos. Creemos que realmente lo conseguimos.

Por lo tanto, en torno a esos propósitos desarrollamos un modelo de negocios que implica mejor distribución de los riesgos con participación de privados en la provisión de servicios de infraestructura; control por estándares, ya no controles constructivos por partidas de obra ni a precio unitario, sino que la calidad reflejada en ciertos parámetros de prestación de servicios, en el sentido de que el resultado de la calidad de la infraestructura como elemento central para el control y no las condicionantes constructivas como factores de control, que era la práctica que hasta el momento se había realizado; apertura de mercados internacionales; licitaciones públicas, procesos abiertos, competitivos y transparentes. De eso puedo dar cuenta con la documentación y con la observación de los resultados concretos ejecutados en las vías.

Además, hay una muestra de cómo nos abrimos a los mercados mundiales, desde el punto de vista de la consultoría, de los proveedores de insumos para infraestructuras, contratistas y financiamiento.

Al respecto, hay marcas del rubro de las comunicaciones, de la electrificación, de la señalización, de la ingeniería dura ferroviaria mundial. Podrán distinguir algunos logos conocidos en nuestras prácticas, fundamentalmente en las concesiones.

Entramos a competir derechamente en el rubro de las empresas que hicieron estas concesiones en Chile y que las siguen realizando, empresas internacionales.

Al extremo derecho abajo aparece GHD Promina, que es la empresa consultora australiana que hizo el análisis del viaducto del Malleco, al que ya me referí. De un mercado local doméstico, que se nutría de ciertos componentes, básicamente nacionales, de durmientes de confección relativamente artesanal, nos abrimos a un conjunto de

proveedores y tecnologías de insumos, de financiamiento y consultoría, que son competitivos a nivel mundial.

Ustedes podrán ver que en los procesos de competencia real, esto se reflejó realmente en que llegaron muchas empresas que participaron, que hubo ofertas válidas de muchas de ellas y que pudimos escoger para la calidad exigida aquellas que tenían el menor precio.

Otra muestra más de como, efectivamente, enfrentamos de manera abierta y transparente los llamados a licitación pública aparece, por ejemplo, en una publicación realizada en España en 2004, a propósito de una venta internacional si no mal recuerdo, que a su vez fue replicada en muchos otros portales de industrias que se dedican a este tema.

La Alaf, Asociación Latinoamericana de Ferrocarriles, colaboró con nosotros difundiendo en todas sus redes de contactos el hecho de que nosotros efectivamente estamos en un proceso de inversión importante y convocando, por lo tanto, a todos los proveedores mundiales, consultores y contratistas a participar en nuestros procesos.

¿Cuáles son los resultados fundamentales?

Me referiré a los contratos Cpif o contratos de construcción de infraestructura ferroviaria, que básicamente fueron tres.

Primero, la red norte, que en términos más comunes significa la conexión entre Santiago y los puertos de la Quinta Región. Son tres ramales licitados en un proceso abierto -como ya se señaló- y que, finalmente, ganó el Consorcio Comsa, empresa española, en esta zona norte, por un plazo de 16 años, el tiempo establecido para el modelo de negocio, con mantenimiento incluido y con una inversión con financiamiento incluido de 45 millones de dólares y una

inversión con financiamiento y mantenimiento de 66 millones de dólares. Ese contrato está terminado, ya está en funciones todo el proceso de mantenimiento, los estándares fueron alcanzados y hoy constituye una plataforma de negocios para el servicio de cargas.

En este momento en esa red no hay un servicio de pasajeros, pero podría haberlo en el futuro. Esa red hoy en día constituye una oferta de una calidad sustancialmente distinta de la que conocíamos. Es decir, hay un estándar explícito alcanzado, que es el B+, que permite velocidades del orden de los 60 kilómetros por hora para trenes de carga y, lo más relevante de todo, que ese estándar está asegurado por 16 años.

Hoy, los proveedores de carga, pueden tener la confianza de que por el lado de la infraestructura no va a haber problemas para que soluciones ferroviarias puedan entrar en la competencia para los desplazamientos entre los puertos de la Quinta Región, Santiago y toda la zona central del país, ya que ahí se hizo una inversión que está ejecutada, bien realizada y en condiciones de ser mantenida por 16 años en el mismo estándar en que fue contratado.

En la zona centro ganó la licitación el Consorcio Tecdra Dragados, empresa española, también por un plazo de 16 años, por inversión con financiamiento de 110 millones de dólares y con mantenimiento incluido por 16 años, de 196 millones de dólares. Ese proyecto está prácticamente terminado y en condiciones de dar prestaciones de categoría superior, habida cuenta que los volúmenes de tráfico y el tipo de demanda existente ameritaban inversiones de un estándar superior.

Finalmente, el proyecto estrella, desde el punto de vista tecnológico, SEC, con un plazo también de 16 años de mantenimiento, que ganó el consorcio de sistemas SEC,

integrado por la empresa Sice, Enyse, CAM, y con financiamiento de 107 millones y una inversión que incluye mantenimiento de 180 millones de dólares. Este último proyecto es, quizá, el cambio más relevante desde el punto de vista de la potencialidad que se le otorga a la infraestructura, ya que permite una administración de esas capacidades instaladas mucho más eficiente, permite alojar tráfico de mayor cantidad y una seguridad mayor, habida cuenta de los mecanismos introducidos, que incorporan electrónica, computación, etcétera, para garantizar que la operación de los trenes sea sin riesgos.

Estuve en un panel sobre el tema proyecto de señalizaciones, electrificaciones y comunicaciones, debido a que se han presentado algunas inquietudes en esta Comisión. Ésta es una actualización tecnológica de la mayor importancia para los tramos donde se hizo la inversión del plan trienal.

Como dije, SEC se divide en tres partes: señalización, electrificación y comunicaciones.

Antes de la inversión, se observaba una tecnología obsoleta, que implicaba una baja disponibilidad, dadas las permanentes fallas a que se veía sometida, que no permitía un telecomando o un telecontrol. Dicha tecnología sólo posibilitaba controles locales a nivel de estaciones, situación que impedía tener una visión completa de la red.

Las condiciones de aseguramiento, confiabilidad y seguridad estaban restringidas a espacios reducidos y con ciertas complejidades de mantenimiento, debido a que todos los componentes eran mecánicos, muy antiguos, que no habían sido debidamente reemplazados en su momento.

En lo que respecta a electrificación, se observaban subestaciones con capacidad instalada insuficiente, y dados el aumento del tráfico y el deterioro de ellas, se genera un

desbalance entre la capacidad de las subestaciones para proveer la energía suficiente y los tráficos existentes.

El equipo de control está obsoleto, sin telecomando ni telecontrol.

Hoy día hay un centro de despacho eléctrico en centrales de control, tanto de Alameda como de Concepción, lo cual permite, a distancia, establecer las programaciones y la provisión de energía en términos de mayor eficiencia que antes, por cuanto hay una manera de gestionar la provisión de electricidad, lo que permite graduar, sobre todo la provisión de potencia, con el objeto de mantenerse dentro de los rangos tarifarios contratados y, de esa manera, producir ahorro en la operación de los sistemas eléctricos. Esto ocurre en el Metro y en todos los sistemas de trenes desarrollados. EFE no lo tenía, pero ahora sí, sobre la base de estas innovaciones.

Líneas de contacto con capacidad insuficiente. Me refiero a líneas que se habían desgastado y que debían ser reemplazadas. Con este proyecto se reemplazan o duplican, a los efectos de asegurar la provisión adecuada.

Complejidad de mantenimiento, en términos de que con elementos obsoletos es muy difícil el mantenimiento adecuado.

Respecto de las comunicaciones, no se permitía una capacidad suficiente para atender el sistema, vulnerable a accidentes e intervención de terceros.

En la red troncal había un contrato con una empresa externa para la provisión de comunicaciones a través de fibra óptica. Al respecto, el proyecto nuevo entrega una fibra óptica configurada en condiciones de absoluta seguridad para tener las comunicaciones requeridas por el sistema, que son más intensas que en el sistema anterior.

REDACCIÓN DE SESIONES

29

La tecnología actual requiere mayor transmisión de datos a los efectos de señalización y electrificación.

El objetivo del proyecto SEC es mejorar la capacidad y seguridad del transporte. Para ello se requiere aumentar la seguridad en la explotación, aumentar la calidad y capacidad de las vías, aumentar la velocidad de circulación, mejorar la gestión de la administración de tráfico y asegurar su disponibilidad en el tiempo.

Si hacemos un paralelo, para una red ferroviaria estos sistemas de control de electrificación, comunicaciones y central de tráfico, equivalen al sistema público para Santiago. Imagínense a Santiago sin un sistema, con semáforos torpes en cada una de las intersecciones, sin coordinación entre ellos, sin una central que los administre, como ocurre hoy día, con planes preestablecidos que permiten, incluso, interpretar la demanda en línea para establecer los planes más adecuados y hacer más eficiente la administración de intersecciones.

El equivalente en EFE es un sistema que es capaz de poner a disposición esta capacidad física desde una central, para una mejor circulación de los trenes, a fin de asegurar que no haya choques entre ellos y dar otras facilidades.

Por ejemplo, en la red troncal, donde hay doble línea, hoy día pueden operar dos trenes en paralelo -no necesariamente uno en un sentido y el otro en sentido contrario- de modo de adelantarse en marcha, lo cual es muy necesario cuando hay tráfico combinado de carga y de pasajeros, porque las velocidades de operación son muy distintas. Esas pruebas ya se han hecho, por cuanto el sistema está en condiciones para ello. Las obras específicas para esto están prácticamente terminadas.

El señor PÉREZ (Presidente).- ¿A qué tramo se refiere usted con esta mejora?

El señor PARDO.- Al de doble vía, entre Santiago y San Fernando. En ese trayecto dos trenes pueden ir simultáneamente en paralelo y obviamente uno de ellos puede ir más rápido que el otro y adelantarlo.

Para todos esos proyectos hubo una precalificación con una convocatoria muy amplia y transparente. En este caso específico, participaron en la licitación las empresas alemanas Ferrostal y Siemens; las españolas Abengoa y Sice-Enyse-Cam, y el Consorcio Segell. La empresa canadiense Borbardier se excuso de participar. Por lo tanto, tuvimos tres ofertas reales y competitivas sin problema. La propuesta se licitó por un monto de 180 millones de dólares, incluido el mantenimiento de dieciséis años. En una publicación suiza especializada en cuestiones eléctricas Chile es señalado como un país que en ese momento estaba haciendo una convocatoria muy importante para efectos de fortalecer las capacidades de administración de la vía a través de mejorar la señalización, la electrificación y las comunicaciones. Esa es la manera como buscábamos proveedores en el mundo.

Voy a referirme rápidamente a un tema mucho más técnico y, si así lo estiman, podremos analizarlo en detalle posteriormente.

Respecto de una cierta inquietud sobre el tema de los circuitos de vías, la forma en que nuestros sistemas operaban hasta hoy en algunos tramos protegían eventualmente mejor la seguridad de las vías en términos de detectar discontinuidad en los rieles. En nuestra opinión -eso estaba previsto mucho antes-, no corresponde pensar que un sistema destinado a la señalización deba resguardar la seguridad de la vía para que haya continuidad en los rieles. En el fondo, esas personas dicen que, al romperse un riel, se rompe también el circuito de vías y, por lo tanto, habría una señal de que hay una falla. Pero hay muchos casos en que no se rompen los rieles y sí hay una condición de alta inseguridad

en el tráfico que no es acusada por el circuito de vías cuando está interrumpido.

Por ejemplo, el año pasado, cuando se produjo la crecida del río Maipo, por lo cual el puente ferroviario se fue prácticamente abajo y quedó girado en una de sus ramas, la infraestructura estuvo absolutamente deteriorada para efectos de tráfico; de hecho, éste se suspendió. Sin embargo, el sistema de microvías que ahí existía no fue capaz de dar cuenta de que había un problema serio en el tráfico.

Otro caso ocurrió el año pasado en Coihue, donde, a consecuencia de la lluvia, se derrumbó el terraplén y los durmientes quedaron sostenidos de las vías. Daba la impresión de que se trataba de un puente colgante. De manera que con un circuito de vías no se reconoce esa falla, porque simplemente los rieles no se habrían desconectado y, por lo tanto, no se rompe dicho circuito.

En definitiva, cuando planteamos la forma de detección de trenes a través de un contador de ejes, sistema eléctrico mucho más confiable, con ello estamos asegurando la señalización para que haya una lectura confiable de lo que está sucediendo en la vía y, por lo tanto, las señales digan lo que tienen que decir. El mantenimiento de la vía, es decir, el estado de los rieles, de la plataforma, del balasto, etcétera, debe resolverse por otro lado. Por eso, los contratos de provisión de infraestructura vial están para eso y funcionando.

Ésa es la manera de resolver técnicamente el problema y no tratando de asignar a un proyecto, que tiene que ver con señalización y comunicaciones, una propiedad asociada al estado de los rieles y, por lo tanto, a la calidad de la vía. Espero que hayan entendido mi explicación. Simplemente la tomé porque me pareció que había una cierta

inquietud atendible de técnicos que veían un problema en esto.

Según conversaciones con gente de la empresa, todos valoran esa enorme capacidad que se ha instalado y entienden que el problema había que tratarlo en su propia especialidad, por el lado del mantenimiento respecto de las vías, por el de la señalización para efectos de tener buena calidad y seguridad en lo que las señales están proveyendo para el tráfico.

Finalmente, quiero mencionar qué pasa al final del plan trienal con estos tres contratos importantes, cuyo objetivo es mejorar el estándar. Por ejemplo, en la zona norte, en la red que conecta la Región Metropolitana con la Quinta Región. El ramal Puerto-Limache, que opera Merval, fue mejorado en su infraestructura gracias a este proyecto y pasó de estándar C a estándar B. Ello implica una velocidad en condiciones seguras para el transporte de pasajeros de 130 kilómetros por hora, y para carga de 100 kilómetros por hora. Eso es lo que se alcanza en este ramal con contratos de infraestructura enormes. En el caso del ramal Limache-Polpaico, que estaba en nivel B con una velocidad de circulación inferior a los 45 kilómetros, pasó a B+, que es otra categoría, con 50 kilómetros por hora para el transporte de pasajeros y 40 para la carga. Las letras B y C no son denominaciones chilenas, sino que fueron extraídas de las normas Arema, normas norteamericanas de estándar mundial para calificar la calidad de las vías. Se trata de definiciones de calidad explícita asociadas a estas velocidades, pero además hay una serie de condicionantes de la vía que permiten que esas velocidades se desarrollen en términos seguros.

Cuando se controlan estos contratos, a través de los mecanismos de fiscalización, nos fijamos en que se cumplan las condiciones del estándar. La forma cómo lo haya construido, qué procedimiento utilizó, qué tipo de decisiones

de inversiones en materiales tomó es un problema del contratista, que decidió hacer una mayor inversión en una etapa inicial y cargarse mayores o menores costos de operación en el mantenimiento o con la fórmula que le haya convenido mejor, desde el punto de vista de su conocimiento de la industria y de su capacidad de hacerlo. El fiscalizador establece la calidad del resultado, cómo está operando en cada año de los 16 años la infraestructura y mide esa calidad. Desde luego, si es posible obtener las velocidades que por contrato se señalan y si están dadas las condiciones que la norma señala para que eso ocurra. Lo mismo ocurre en la zona centro y sur.

Por último, salvo SEC, que tiene inversiones todavía en desarrollo, el resto están ejecutadas en los tramos que fueron contratados. La estructura preexistente está en condiciones, presta las especialidades que fueron definidas, y tiene asegurado su mantenimiento en el largo plazo. Esto puede comprobarse en terreno y aparte de las demás afirmaciones que tienen que ver con las licitaciones, puedo ofrecer a la Comisión toda la documentación de respaldo para demostrar que se trató de un proceso absolutamente transparente y competitivo. Las inversiones realizadas pueden ser comprobadas en terreno.

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

El señor CONTRERAS.- Señor Presidente, Chile merece que resurja Ferrocarriles, que es una empresa que ha pasado por muchos vaivenes y momentos de inflexión.

Trabajé cuarenta años en la empresa, jubilando en enero de este año. Terminé mi carrera siendo gerente de Normalización y Control. Debo hacer notar que cuando ocurrió el accidente de Daniela García, en octubre de 2002, el directorio de la empresa me designó, por unanimidad, gerente

general interino, cargo que ocupé hasta que llegó el titular, el señor Castillo, en abril del año siguiente.

El año pasado, cuando renunció el señor Castillo a la gerencia general de la empresa, nuevamente el directorio de Ferrocarriles me hizo el honor de nombrarme gerente general interino hasta que se designara a un nuevo titular, nombramiento que, en definitiva, recayó en el señor Edmundo Dupré.

Ésa es mi trayectoria en Ferrocarriles del Estado, señor Presidente. Veinte años con asiento en Concepción, realizando labores entre Chillán y Puerto Montt, y el resto del tiempo, desde 1985 en adelante, con asiento en Santiago, ejerciendo diversas jefaturas que la empresa me encomendó.

En cuanto a las funciones que desarrollé en el período del plan trienal, debo señalar que el 19 de abril de 2004 fui nombrado gerente de normalización y control, gerencia que se acababa de crear con el objeto de que asistiera a la gerencia general en el establecimiento y mantención de relaciones con diversas autoridades y organizaciones a nivel nacional, regional, provincial y comunal.

Mencionaré, a modo de ejemplo, algunas de los organismos con los que me correspondió relacionarme como gerente de normalización y control y las materias que traté con ellos.

Con el Ministerio de Transportes y la Contraloría General de la República me correspondió tramitar los decretos supremos relacionados con el levante de ramales. Para tal objeto, bajo mi responsabilidad se hicieron dos estudios complementarios sobre ramales, específicamente sobre criterios técnicos, económicos y operacionales para el levante de ramales, los cuales fueron presentados al directorio de EFE el 19 de agosto de 2004 y el 7 de julio de

2005, respectivamente. El 27 de julio de este año el presidente del directorio de EFE envió copias de dichos informes a esta honorable Comisión, por petición de su señor Presidente.

El primero de ellos propone el levantamiento de 9 ramales y el segundo, que era complementario, el de otros 7 ramales. Además, agregaba una petición al directorio de la empresa para que permitiera el levante de los rieles y accesorios de los ramales no operativos.

En cuanto a las relaciones con el Ministerio de Relaciones Exteriores y la Difrol, principalmente se referían al tema de los corredores bioceánicos y a la situación del ferrocarril Arica-La Paz.

Con el Ministerio de Bienes Nacionales, por petición de la empresa, me correspondió poner especial atención en el cuidado de los terrenos de Ferrocarriles, especialmente los de los ramales no operativos, debido a la posibilidad de que hubiera personas que quisieran apropiarse en forma indebida de ellos mediante los procedimientos que establecen el decreto ley N° 2.695 y la ley N° 19.455, de 1996, los cuales facultan al Ministerio de Bienes Nacionales para otorgar títulos de dominio a quienes cumplan los requisitos establecidos en esos cuerpos legales. Lo que buscábamos era evitar que de manera fraudulenta o engañosa se obtuvieran inscripciones de faja de vía u otros terrenos de la empresa, principalmente de los ramales no operativos.

Eso lo hacíamos en conjunto con la fiscalía de la empresa e Invia.

Quiero dejar expresa constancia de que se hacía un especial resguardo de los ramales con decreto supremo, levante de Río Blanco-Portillo, en el transandino central; Púa-Lonquimay, en la Novena Región, y del ramal Nueva Aldea-Lirquén, ya que tales ramales ofrecen especiales ventajas

para seguir siendo operativos como eventuales corredores bioceánicos. Bahía Blanca-Talcahuano para los efectos de Púa-Longuimay y el sector de Río Blanco-Portillo por efecto de Talcahuano con Mendoza. Y definitivamente respecto de Nueva Aldea-Lirquén, debido a la planta de Celulosa Arauco, de Nueva Aldea. Era necesario tenerlas presentes ante la factibilidad económica de restaurar el ramal en el futuro. Además, había que tener la protección de la autoridad en el sector que iba desde Nueva Aldea hasta Lirquén ante eventuales acciones fraudulentas de tomas de terreno.

Con respecto a Sernatur, con el apoyo de las autoridades comunales y regionales, tuve especial cuidado en la constitución de museos y trenes turísticos, y firmamos convenios con Sernatur sobre el desarrollo turístico.

La gerencia de Normalización y Control tenía relación con la Alaf, Asociación Latinoamericana de Ferrocarriles.

Además, hubo que centralizar los procedimientos referidos a la gestión de los bienes inmuebles de EFE tanto respecto de su prescendencia como la regularización en las inscripciones de dominios. En este caso, era miembro activo del comité de prescendencia, ya que está establecida la necesidad de prescindir de los terrenos antes de ser enajenados, conforme al DFL N° 1, de 1993, en lo que corresponde a su artículo 37.

Por otro lado, se hizo la mantención del catastro de las propiedades, desde el punto de vista de planos y carpetas, con todos los antecedentes técnicos de cada una de las propiedades con que cuenta la empresa.

Quien habla contaba con un equipo de fiscalizadores que tenían como finalidad la fiscalización de las entradas en boleterías y trenes y también de las empresas que tenían concesión de venta de pasajes, así como cualquiera otra

actividad encomendada por el gerente general y que de urgencia demandare una dedicación exclusiva.

La orgánica era un departamento de gestión de activos, con cuatro personas, y un grupo de fiscalizadores conformado por siete personas.

Señor Presidente, todo esto constituía la gerencia de Normalización y Control.

El señor PÉREZ (Presidente).- Muchas gracias.

Antes de ofrecer la palabra a los señores diputados, quiero hacer algunos comentarios.

Estamos escuchando opiniones de ex gerentes y pareciera que todo funciona estupendamente bien, pero como Comisión nos interesa saber por qué Ferrocarriles ha llegado a la actual situación.

En la línea férrea se hicieron grandes inversiones fundamentalmente desde Chillán a Temuco y llevamos al Presidente Lagos a su inauguración, y se engañó al Presidente, porque él no sabía que los durmientes de esa línea férrea estaban en pésimas condiciones. Ha habido descarrilamientos hasta hace pocos meses a la altura de Collipulli y Mininco como consecuencia de la descomposición de los durmientes. Ese material no se descompone de un día para otro porque son maderas nobles que duran muchos años. Eso ocurrió porque no se hizo el trabajo apropiado en el momento en que se dijo que se había hecho.

El presidente del directorio y el gerente general han entregado información sobre lo que se estaba haciendo en la empresa, pero nos encontramos con que el ferrocarril al sur no funciona porque la vía está imposibilitada. Mientras tanto, la carga sigue operando porque interesa más la carga

que los pasajeros. Para nosotros es al revés, nos interesan los pasajeros y la carga es un asunto secundario.

El señor Vicente Pardo señaló que todo se hizo a través de licitaciones, pero tenemos una gran discrepancia al respecto, porque se hicieron muchos pequeños contratos con privados, con empresas que no tenía solvencia ni conocimientos técnicos, porque luego que en Ferrocarriles se despidió, en forma masiva, al personal antiguo, a profesionales e ingenieros con experiencia, quedó mucha gente que no tenía el conocimiento ni la experiencia que se requería para avanzar en la reimplementación del tren al sur.

Por lo tanto, se efectuaron licitaciones pequeñas, con el objeto de adjudicar las obras a empresas aparecidas de la noche a la mañana, como el caso de la que efectuó trabajos en el andén de Concepción, respecto del que tanto se ha comentado, porque la construcción quedó en pésimas condiciones, o la empresa que se creó con un capital de diez millones de pesos y que al mes siguiente postuló a una licitación de más de mil millones de pesos.

Respecto de esas situaciones, absolutamente anormales, nos interesa que se haga referencia a qué se hizo mal, no a lo que se hizo bien, porque en la Comisión hemos podido comprobar que prácticamente todas las decisiones fueron erróneas, como la compra de los automotores para el tramo Victoria-Temuco-Puerto Montt a través de trato directo, sin llamado a licitación.

A las tres semanas de comenzar a operar, esos cacharros fueron abandonados y prácticamente se dejaron botados, porque uno de ellos consumió más de 130 litros de aceite en el recorrido que efectuó desde Valparaíso a Victoria, de manera que la compra de esa chatarra no trajo ninguna solución a las necesidades y a los problemas que nos aquejaban.

Por lo tanto, a la Comisión le interesa que se diga qué se hizo mal, las razones por las que se tomaron decisiones como éstas y por qué no está funcionando el tren hacia el sur, no que nos señalen lo bueno que se llevó a cabo, porque de ser así nos faltaría mucho tiempo para cumplir con nuestro cometido.

El ex gerente de Normalización y Control de Ferrocarriles, señor Jaime Contreras, manifestó que debió concurrir al norte debido a la situación que afectaba al ferrocarril Arica-La Paz, razón por la que quiero que nos diga qué sucedió en ese caso, porque las veces que hemos consultado al respecto nadie nos ha dado una respuesta, en circunstancias de que está claro que se produjo un daño muy grande al erario.

En cuanto a las boletas de garantía que se dejaron vencer, a los cincuenta carros que se transformaron en chatarra y que fueron vendidos de esa forma por la empresa, al no cobro de atravesos y paralelismo, a las extrañas negociaciones que se efectuaron en ese caso, a las tres locomotoras que chocaron en el tramo Arica-La Paz, caso en el que seguramente se cobró una indemnización por los seguros correspondientes, dineros que no llegaron nunca a Ferrocarriles, al hecho de que nadie haya hecho responsable a la empresa administradora de apoderarse de bienes de EFE, que son del Estado, quiero que nuestros invitados nos respondan quién administraba esas materias y qué hicieron los respectivos gerentes en esos casos.

No nos interesa la implementación de sistemas copiados del extranjero en algunos lugares del país, como las tarjetas electrónicas que se pusieron en operación en la provincia de Concepción, sino que el ferrocarril sirva a la gente, al pueblo, puesto que la mayoría de las personas no están en condiciones de pagar cinco o seis mil pesos por una

tarjeta electrónica, ya que apenas logran reunir los quinientos pesos que necesitan para costear su pasaje diario.

Con métodos como el señalado, lo que único que se ha logrado es restringir la posibilidad de que el pueblo utilice un medio de transporte que tanto ha costado poner a disposición de la gente, el cual, lamentablemente, hoy no se encuentra en funcionamiento.

Tiene la palabra el diputado señor Enrique Jaramillo.

El señor JARAMILLO.- Señor Presidente, mis saludos a los profesionales y ex directivos de la Empresa de Ferrocarriles que se encuentran presentes en esta sesión, con quienes en el pasado estuvimos muchas veces juntos a raíz del interesante trabajo que se efectuó con la implementación del ferrocarril al sur, como el caso del señor Jaime Contreras.

A partir de lo señalado en su intervención, ha quedado claro que nuestros invitados, como ex ejecutivos y profesionales de la empresa, tenían gran conocimiento en materia de planificación e implementación en las distintas áreas del tránsito ferroviario, pero quiero que comprendan que esta Comisión fue mandatada por la Sala para investigar las presuntas irregularidades cometidas en la Empresa de Ferrocarriles del Estado, las cuales -hay que reconocerlo- han quedado comprobadas, no en los tribunales, sino en nuestra Comisión investigadora.

Todos sabemos que los tribunales están actuando con un ministro en visita, quien está trabajando sobre los posibles delitos que llamamos ilícitos. Esto ha provocado conmoción pública y que ha llevado a cabo la paralización del anhelado tren. Ello ha causado, a quienes luchamos para que el ferrocarril volviera, una desmoralización. Por eso, queremos llegar al fondo de este asunto que provocó alarma nacional.

Queremos saber la verdad, el error cometido, el ilícito probable y, a lo mejor, los delitos y quienes los cometieron, todos los cuales tendrán que enfrentar su responsabilidad.

Y las preguntas, especialmente a don Vicente, están ligadas a la intervención de otros invitados con anterioridad. Ello ha provocado el conocimiento que tiene la ciudadanía de lo que sucede en esta Comisión investigadora.

En su momento, don Guillermo Díaz señaló que durante su gestión debió suspender el servicio a Temuco por falta de condiciones de seguridad en la vía. Como usted fue el encargado de la rehabilitación de la vía, ¿cómo se entiende la suspensión del servicio por esta razón, después de las cuantiosas inversiones realizadas?

¿Cuál es la razón técnica que justifica -lo escuché a medias- que la empresa Tecdra, en virtud de contratos suscritos durante su gestión, esté impulsando proyectos de casi 40 millones para reemplazar los durmientes del tramo Chillán-Hualqui?

¿Por qué se invirtió tanto en rehabilitar la ruta Santiago Chillán, que estaba en relativas buenas condiciones y apta para prestar un óptimo servicio y nada se hizo por la ruta hacia el sur, o lo mínimo, hacia el sur, tanto respecto hacia Temuco, como de Temuco a Puerto Montt?

¿Por qué todos hemos escuchado que los automotores TLD fallaron y que también por problemas en la vía no eran aptos?

¿Por qué se derrocharon esos recursos sin tener en consideración que la vía no estaba debidamente rehabilitada?

En su rol de gerente de planificación, quiero saber su opinión acerca de la adquisición de estos automotores TLD.

¿Por qué se desecharon otras propuestas, ya que, en su momento, otros ejecutivos dijeron que no había habido tales propuestas?

Esa incongruencia nos ha molestado como Comisión y como personas que creían en los hombres que dirigían Ferrocarriles del Estado.

¿Cuál fue su recomendación al directorio? ¿Hubo tal recomendación? ¿Por qué se eligió este automotor, tomando en cuenta las condiciones de la vía Victoria Puerto Montt?

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

El señor ALVARADO.- Señor Presidente, hemos escuchado una vez más, con bastante atención, exposiciones de carácter general, pero el objetivo de la Comisión dice relación con tener claridad respecto de algunos temas de fondo, como por ejemplo responder por qué fracasaron los proyectos.

En relación con la gerencia de Planificación, que tenía a su cargo el señor Pardo, él nos habló del esquema de evaluación de proyectos, del análisis de planes de inversión, de licitaciones, de administración de contratos, cálculo de rentabilidades en relación con el Mideplan. ¿Cuáles fueron los estudios de evaluación técnico-económico-social del tren Victoria a Puerto Montt, del proyecto Biovías y de Merval? Son todos proyectos que no cumplen con las premisas que -supongo- estaban contempladas en estos estudios, si es que existieron. Porque, hasta hoy, no han llegado a la Comisión. Preguntamos en la Comisión Mixta de Presupuestos y todavía estamos esperando.

Entonces, cuando se nos habla de un modelo que considera diferentes opciones o alternativas, que sirve de base para tomar decisiones, en mi concepto, los modelos o

predicciones fracasaron porque actualmente no hay tren de Victoria a Puerto Montt, Biovías no funciona con los trenes proyectados y Merval está muy por debajo de su capacidad de transporte de pasajeros y con un desfinanciamiento que no es menor.

En definitiva, creo que las simulaciones, programaciones y evaluaciones no funcionaron. Espero que me demuestren lo contrario puesto que tuvieron antecedentes sobre la mesa que hacían viable este tipo de proyectos.

En segundo lugar, me gustaría que el señor Contreras nos explique algunos puntos que dicen relación con la empresa Evasa.

Tengo en mi poder un contrato con la empresa Evasa del 15 de noviembre de 2005 y otro del 24 de marzo de 2006, firmado por el señor Contreras, para una asesoría de carácter estratégico. Respecto de este punto la Contraloría señala: "Por lo tanto, se estima que procede instrucción de un sumario administrativo para determinar responsabilidades que correspondan debido a que los hechos expuestos inducen a inferir que existió una intencionalidad para defraudar a la empresa Ferrocarriles del Estado".

El contrato con Evasa lo firmó el señor Contreras.

Invía señala claramente, en documentos emanados de la Superintendencia de Valores, que no tuvieron ninguna relación con Evasa, que las funciones de Invía estaban claramente definidas y que la misión de Ferrocarriles era tomar actuaciones propias relacionadas con las propiedades que administraba.

Entonces, quiero saber por qué por un contrato que firmó, que tenía originalmente términos de referencia y de plazo de 90 días, con cifras no superior a las dos mil unidades de fomento, se terminó pagando 90 millones de pesos

por trabajos que no se realizaron y con la clara intención de defraudar a EFE, como lo señala la Contraloría.

Estamos ante la persona responsable de firmar dicho documento. Por lo tanto, quiero que explique cómo se llega a pagar esa cantidad de recursos por trabajos que no se hicieron y que, en definitiva, significaron detrimento del patrimonio de EFE.

No olvidemos que el señor Contreras señaló que estaba a cargo de la gestión y control.

Por otra parte, me gustaría saber cuál era la política de aguinaldos que tenía la empresa para con sus máximos directivos.

Ayer recibí un oficio del Ministerio de Transportes y me encontré con la sorpresa de que algunas de las personas aquí presentes, recibían como incentivo en los meses de septiembre y diciembre el equivalente al 25 por ciento de su sueldo base.

Deseo saber si esa política también era común para los empleados de EFE. Un aguinaldo en septiembre y otro en diciembre de más de un millón de pesos, me llama la atención.

¿Se pactaba? ¿Era una política general de la empresa? ¿A todos se les trataba con el mismo cariño y comprensión? ¿Desde el más humilde al más alto de los funcionarios se les pagaba la misma proporción de remuneraciones?

De alguna u otra manera cambian los criterios. Uno de los señores presentes recibió en un año aguinaldos en septiembre y diciembre por una cantidad superior a un millón de pesos, y el informe señala que el año siguiente recibió 25 mil pesos.

Entonces, quiero saber qué criterios existían para manejar o administrar las remuneraciones y los incentivos de las personas que estaban en los altos cargos gerenciales.

Me gustaría que en las respuestas concentraran los dos temas específicos.

¿Qué motivó al señor Contreras para firmar los contratos de asesoría estratégica con Evasa, en diciembre y marzo de los años que señale? ¿Con qué objetivo específico?

También quiero saber por qué la Contraloría nos dice que esos trabajos no se realizaron, que se pagaron platas que no correspondían y que era una función que estaba sujeta al convenio que tenía Invía con EFE. Por lo tanto, estaba de más.

¿A usted le señalaron mediante una instrucción que debía firmar ese contrato o fue de iniciativa propia? ¿Estimó necesario hacerlo?

Respecto de ese mismo tema, tengo un informe del señor Asenjo, actual fiscal de EFE, donde se señala que en virtud de ese contrato, su voluntad es presentar una querrela criminal por la serie de delitos que emanan, cuando concluya el sumario administrativo.

Estamos ante una situación delictiva, cuyo origen estuvo en su firma.

Respecto al señor Pardo, que informe en detalle los estudios de evaluación técnica y socioeconómica de la viabilidad de los proyectos, ya que ni Merval, ni Biovías, ni el tren del sur están funcionando como corresponde.

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

El señor GARCÍA.- Señor Presidente, éstas son las cosas que llaman la atención.

EFE, por lo visto, ha sido una farsa para ocuparla en beneficio personal.

Me gustaría tener una relación de cuánto dinero se ha invertido en el personal, en gerentes y bonificaciones, versus, lo invertido en las vías.

Hoy, tenemos invitado a la Comisión al ex gerente de planificación de EFE y al ex gerente de urbanización y control. Me gustaría saber de qué planificación estamos hablando. Esto ha sido un verdadero desastre. ¿Qué control ha existido?

Ha habido una sarta de mentiras y se han ido descubriendo una a una. Indemnizaciones, dobles sueldos. Se pagó mil millones para hacer un curso a niños y decirles que si cruzaban la línea y venía el tren, los atropellaba. Unas brutalidades tremendas.

No nos llama la atención las condiciones en que se encuentra EFE. Nos sorprende que todavía quede un pedazo, dada la gente que estaba dirigiendo.

Un contratista me dijo que las líneas más lindas del mundo están en Chile. Al mirarlas, son perfectas. Pero, no les sacaron ni siquiera los durmientes, por lo tanto, al llover se produce lo que él llama el "efecto patín", esto es que el barro permanece y hace que las líneas "bailen". Ese es el motivo de los descarrilamientos. A esto hay que sumar los durmientes podridos que trajeron y lo que pagamos por el levantamiento de las líneas que luego se vendieron.

Acá, en vez de gato de campo, se va a instalar un nuevo dicho: "funcionario de ferrocarriles". Es preocupante lo que pasa en EFE.

No he visto ningún acto de arrepentimiento. Todo lo contrario, vienen a increpar a la Comisión, como si nosotros mintiéramos. Luego, comienzan a aparecer los antecedentes.

Nos dicen que si mañana se arreglara el problema de las vías, las máquinas que trajeron estarían en condiciones de salir.

¿Fallaron las vías? ¿Fallaron los talleres que reparan las máquinas? ¿Fallaron las máquinas? ¿Qué está pasando?

Si son las vías, entonces, ¿en qué se gastaron los ciento treinta y tantos mil durmientes que compraron?, ¿dónde está la plata de las señalizaciones?

Es una vergüenza que un derrumbe de 300 metros lleve un año parado.

Estamos ante una debacle de 1.350 millones de dólares.

Garantizo, a la luz de los antecedentes que estamos manejando, que de ese dinero no se invirtió ni la mitad en las vías ni en implementación de ferrocarriles. Se invirtió en contratos falsos y sobresueldos. Eso, en cualquier empresa se llama desfalco. ¡Válgame Dios que uno de estos caballeros tuviera que controlar un fideicomiso ciego! Eso sería catastrófico.

Las medidas que hay que tomar son contra la mentira y el encubrimiento de unos a otros. Eso no puede ser.

¿Qué control hubo sobre las inversiones, las compras y los aguinaldos? ¿Cuál fue la planificación que hicieron para hacer las inversiones?

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

El señor VON MÜHLENBROCK.- Señor Presidente, voy a hacer una serie de preguntas antes de las reflexiones.

A don Vicente Pardo, ¿cómo llegó a prestar servicios a EFE? ¿Fue a través de headhunter, por asignación política o invitación del directorio?

¿Qué participación le cabía a Mideplan y al SEP en la aprobación, evaluación y control? Aquí vemos que ha pasado de todo y ambas instituciones no aparecen.

Respecto del proyecto Biovías, ¿cómo y quién proyectó dicho programa? ¿Estaba en conocimiento que las labores realizadas por Fesub, en Concepción, se realizaron antes de saber con qué material rodante se contaría?

Renfe fue la única alternativa para proveer esos trenes al proyecto Biovías. Lo anterior se debió a la premura del tiempo en la implementación del proyecto. Quiero saber qué ha pasado con esto, porque da la impresión que primero se hizo la obra y después llegaron los trenes, lo que produjo problemas.

¿Quiénes componían la comisión encargada de buscar nuevas alternativas para analizar nuevos proveedores de material ferroviario? ¿Cómo se tomaban las decisiones? ¿Qué gerentes iban a esa evaluación cuando se tomaba la decisión, sobre todo, de material pesado?

En el caso de Biovías, el ex presidente del directorio de EFE, el señor Luis Ajenjo, señalaba, en la 22ª sesión ordinaria, el 18 de noviembre de 2004, lo siguiente: "La imposibilidad de contar con otras alternativas de proveedores se ha debido exclusivamente a la premura de tiempo y a la falta de una debida planificación, por cuanto el material rodante debe, en general, ser requerido con largos meses de anticipación. En ese marco se inserta la

futura visita técnica a empresas del ámbito ferroviario, de China y Corea."

Conforme a ello, pregunto, ¿usted es el responsable por la falta de planificación en el caso del proyecto Biovías al cual se refiere el señor Ajenjo?

¿Es el SEC el más adecuado en términos de seguridad para los usuarios de EFE respecto a los cambios de velocidad? ¿Cuál es la velocidad máxima con que circulan los trenes hacia el sur y cuál es la velocidad máxima de los trenes?

¿Qué mantenimiento tienen las vías férreas para estos automotores?

¿Qué grado de avance experimentó la implementación del plan trienal 2003-2005 en términos de acercamiento de distancias?

¿Qué opinión le merece lo señalado por el ex presidente de EFE, el señor Guillermo Díaz, respecto a la deficiente administración del ex gerente general don Eduardo Castillo, que gatilló el descalabro de EFE?

¿Viajó a España para comprar trenes? ¿Hubo algún tipo de reunión allá con otras autoridades?

A su juicio, ¿en qué proyecto funcionó mejor el sistema SEC: en el proyecto Merval, Biovías, Santiago-Chillán o Temuco-Puerto Montt?

¿Presenta fallas estructurales el proyecto SEC que pueda poner en peligro a los usuarios de EFE en el futuro?

Como experto en la materia, ¿hubo improvisación en la puesta en marcha del proyecto del tren al sur?

¿Cómo explica la situación vivida con el Biotrén en el Gran Concepción, en donde Fesub comenzó los trabajos de

estaciones y otros anexos sin tener idea de qué modelos de trenes contarían para su implementación?

¿A qué se debió su salida de la empresa de EFE?

Usted señaló que el proyecto ferroviario de inversión más significativo en pasajeros era el de Santiago-Temuco; no obstante, es uno de los que presentó más fallas. ¿A qué se debió dicho fracaso, considerando que los efectos esperados eran diametralmente distintos? Hay que aclarar que eso tuvo un costo de 329 millones de dólares.

¿Qué opina de las opiniones vertidas públicamente por el ex gerente de ferrocarriles en el gobierno del Presidente Eduardo Frei Ruiz-Tagle, señor Osvaldo Sepúlveda, quien dijo que los trenes del sur están convertidos en chatarra? Además, dijo que otro aspecto que se ha denunciado majaderamente es la falta de seguridad, dada la excesiva velocidad con que se deslizan los trenes, y que la calidad de las vías y el sistema de comunicación y movilización son inadecuados. Las normas son para respetarlas, especialmente cuando se trata de resguardar la vida de los pasajeros. "Espero -agrega- que la renuncia -que todo Chile espera- de los administradores designados políticamente, por cuoteo, en EFE, se produzca antes de que ocurran graves accidentes".

Usted dijo que estaba muy bien estimada la demanda, pero cuando se produjo la catástrofe de los trenes -que duraron tres semanas- hasta el Presidente Lagos hablaba de que no se cuantificó bien la cantidad de personas, que hubo un exceso de demanda. ¿Había nueve gerentes! Me llama mucho la atención que en tres semanas fracase el tren al sur y que se diga que es por no haber cuantificado bien la demanda. Sin embargo, usted dijo que había un buen sistema para planificar bien la estimación de demanda.

Por último, ¿cómo puede ser que se haya comprado cuatro trenes destinados al sur sabiendo que eran

reacondicionados? Al respecto, el ex gerente general de EFE señala que estos trenes estaban en el patio de la empresa Renfe, en España, destinados a chatarra.

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

Le informo a nuestro invitado que debo suspender la sesión por unos minutos para concurrir a votar.

Se suspende la sesión.

-Transcurrido el tiempo de suspensión.

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

Tiene la palabra el diputado Mühlenbrock.

El señor MÜHLENBROCK.- Señor Presidente, quiero que nos dé a conocer su evaluación de los ramales; su operatividad y funcionamiento. En ocasiones las cosas marchaban bien, pero, ¿qué pasó? ¿Qué problema se produjo? ¿Qué no se hizo o que se debió haber hecho mejor?

En cuanto al ferrocarril Arica-La Paz, quiero que se refiera a la situación actual del contrato y a la deuda en favor de EFE.

Por último, usted se refirió a la llegada del tren a Valdivia para 2006. ¿En qué quedó esa promesa?

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

El señor DE URRESTI.- Señor Presidente, no quiero dejar pasar las expresiones del diputado René Manuel García. Conversé con él fuera de sesión y creo que no quiso decir lo que señaló.

Al respecto, me parece que debemos cuidar la imagen de los funcionarios honestos e históricos que trabajan en Ferrocarriles.

El señor GARCÍA (don René Manuel).- Diputado De Urresti, quiero aclarar que en mi intervención me referí a los funcionarios investigados de Ferrocarriles, no a los de planta ni a los históricos.

El señor DE URRESTI.- Muy buena la aclaración del diputado García, porque hay mucha gente del mundo ferroviario que sigue esta Comisión y muchos funcionarios honestos que han hecho de esta empresa un orgullo para Chile y no por algunos malos, frescos y corruptos empleados se empañará la familia ferroviaria.

Señor Presidente, en primer lugar, el señor Jaime Contreras, ex gerente de Normalización y Control, es un antiguo ferroviario y conoce la política interna de la empresa. Me gustaría consultarle cuántos funcionarios y jefaturas fueron despedidos en la administración del señor Luis Ajenjo. ¿Cuántos reemplazos hubo en las gerencias Comercial, de Finanzas, de Administración, de Transportes, de Planificación y Desarrollo, de Infraestructura, de Recursos Humanos, de Normas y Control? ¿Cuántos gerentes fueron cambiados? Llama la atención el hecho de que estas gerencias hayan conducido una inversión tan desastrosa de los recursos encomendados.

Segundo, al señor Jaime Contreras le correspondió implementar durante su gerencia general el levante de los ramales. Nos hizo llegar el informe que justifica el levantamiento de dichos ramales, pero me gustaría saber cuáles fueron los criterios que se utilizaron y cuáles fueron los objetivos. Me gustaría que se refiriera especialmente al ramal de Lonquimay que, de acuerdo a nuestros antecedentes, estaba operativo en buena proporción, más aún cuando hay una

serie de estudios que proyectan la conexión internacional a través de Zapala.

¿Cuál es la justificación para haber vendido al kilo ese material y otros ramales? Si hay un informe de antecedentes técnicos, solicito que lo señale o que haga llegar a la brevedad a la Comisión los resultados de la venta de esos activos y explique si se justificaron o no. En mi opinión, no se justificaron y el levantamiento se hizo ante la pasividad de muchas comunidades. Afortunadamente, en el caso de Valdivia no se logró hacer, porque es una ciudad organizada y lo impidió.

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

Acordado.

Tiene la palabra el diputado Alfonso De Urresti.

El señor DE URRESTI.- Tercero, me gustaría saber si estuvo entre los planes de los invitados el levantamiento del ramal a Valdivia, toda vez que lo escuché de algunos ejecutivos de la empresa.

Cuarto, me gustaría que el señor Contreras nos diga si percibía aguinaldos y si era una política común dentro de la empresa.

Quinto, ¿en qué situación laboral se encuentra el señor Contreras? Si sigue prestando servicios a Ferrocarriles, me gustaría saber en qué condiciones.

Sexto, me gustaría saber cómo se ejecutó su desvinculación laboral de Ferrocarriles, por qué se debió y si hubo indemnización o no al momento de su salida.

Señor Presidente, quiero consultar al señor Vicente Pardo, gerente de Planificación y Desarrollo cuál fue el

motivo de su salida de la empresa? ¿Hubo indemnización? ¿Recibió aguinaldos de fiestas patrias y de Año Nuevo? Por último, quiero que nos ilustre acerca de qué fue lo que se planificó en la gerencia de Planificación y Desarrollo y qué desarrollo hubo.

Me llama tremendamente la atención que, no obstante los millones que se invirtieron, Ferrocarriles ha retrocedido en vez de haber avanzado hacia el sur.

¿Cuál es la visión que usted tiene de eso? ¿Cuál fue la planificación efectiva que hizo? ¿Cuál fue la planificación del desarrollo de la empresa?

El señor PÉREZ (Presidente).- Ofrezco la palabra por 10 minutos a don Vicente Pardo.

El señor PARDO.- Gracias, señor Presidente.

Quiero señalar que en el diagrama inicial manifesté cuál era la ubicación de la gerencia dentro de la responsabilidad de la empresa y en la lámina siguiente indiqué cuáles eran los temas que se le habían encomendado expresamente. Por lo tanto, lamento no poder responder o generar respuestas a todas las preguntas que ustedes esperan de mi parte. Tengo que remitirme estrictamente a lo que fueron mis responsabilidades y, en ese ámbito, obviamente soy responsable y reitero el ofrecimiento que hice de todas las comprobaciones que quieran tener, tanto desde el punto de vista documental como desde el punto de vista físico, material, para demostrar que las platas que estuvieron bajo nuestra responsabilidad, que corresponden más o menos a un tercio de la inversión total del Plan Trienal, están efectivamente en los lugares que corresponde y conforme a los contratos establecidos formalmente.

Otra aclaración que quiero hacer es que una parte de nuestras responsabilidades tiene que ver con los análisis

de rentabilidad de los proyectos globales. Estos proyectos eran analizados como redes, como proyectos de transporte, donde concurren naturalmente la infraestructura, los medios, los trenes en este caso, y sistemas regulatorios.

En lo que concierne al segundo componente nuestra responsabilidad tiene que ver con la acción subsidiaria, es decir, desarrollo de ingeniería, contratación e incluso supervisión del contrato. Esa parte se refiere estrictamente a la infraestructura. Los CPIF, los contratos de desarrollo de largo plazo son contratos de infraestructura.

Los componentes vehículos, es decir, los trenes, si bien son representados en los análisis de rentabilidad y modelados como tales para poder tener un proyecto y determinar ahorros de combustible, de tiempo, externalidades para todo el sistema, para el conjunto de las redes, una vez obtenida la flota que hace rentable determinado proyecto, esa flota, en términos de todas las decisiones técnicas posteriores, no era materia de mi injerencia y, como ustedes bien lo saben, había otras gerencias que tenían que ver directamente con eso.

Por lo tanto, se requiere una capacidad de determinados kilómetros para que este proyecto funcione en términos rentables y, por ende, las preguntas que tienen que ver con la selección de material no las puedo responder.

Acerca de la capacidad que tenía que ofrecerse, en términos de 200 kilómetros, asociados a los proyectos específicos y su rentabilidad, sí puedo responder.

Hay varias preguntas que no podré detallar porque no eran de nuestra competencia avanzar a nivel de decisiones específicas de qué comprar, específicamente en cuanto a material rodante.

Tratando de agrupar las preguntas, que son muchísimas, quiero decir que el señor Presidente señaló un tema relacionado a licitaciones pequeñas. Tuvimos responsabilidades en la planificación, es decir, con la elaboración de los planes de inversión y con la materialización de algunos contratos. La materialización de los contratos que nos corresponden son los CPIF, los contratos grandes, los contratos de inversión que tienen que ver con un modelo especial de negocio, parecido a un modelo de concesión, que son los que están operando, que son los tres grandes contratos. Los pequeños no fueron materia de esta gerencia.

Respecto de lo que señala el diputado señor Jaramillo acerca de la suspensión del tren a Temuco, la inversión asociada al contrato de largo plazo, CPIF centro, tenía y tiene por compromiso invertir y mantenerla hasta San Rosendo, no hasta Temuco.

El señor PÉREZ (Presidente).- Ése es el problema. No sacamos nada con estar conversando, señor Pardo, si no abordamos las cosas con seriedad. ¿Para qué se inaugura el tren en Coihue con el Presidente Lagos si eso no se iba a hacer funcionar?

Respondamos derechamente las preguntas porque, de lo contrario, estamos perdiendo el tiempo.

Continúe con la palabra, señor Pardo. Trate de responder, por favor.

El señor PARDO.- Quisiera responder todas las preguntas que usted me pueda hacer, pero no las puedo responder todas. Respondo por aquellas que tienen que ver con mi responsabilidad como gerente de Planificación y dije que en materia de inversión, de contratos y de implementación de contratos, soy responsable de los contratos grandes, de los CPIF. Como dije, el CPIF centro llega hasta San Rosendo.

Antes, se habían hecho ciertas inversiones en el tramo San Rosendo-Temuco, que no estaban en el formato de CPIF y no representan la calidad de esos contratos grandes, por lo cual podría haber alguna razón relacionada con la vía y con prevenciones de vía, que pudieron estar en la motivación del señor Díaz, como mencionó aquí, para suspender el servicio. No conozco sus motivaciones, pero, interpretando su referencia al tema, sospecho que tiene que ver con prevenciones en un tramo donde no hubo inversiones de los contratos grandes, a los cuales me referí, que son de mi responsabilidad.

Respecto de por qué la adquisición de los trenes diesel, me remito a lo que dije al comienzo, en el sentido de que la selección del tipo de material no es materia de la gerencia de planificación. Sin embargo, para ese servicio se requería una cierta cantidad de trenes, y el dato que entregamos a quienes tenían que implementarlo era que se requería una cierta cantidad de asientos para ciertos kilómetros, de modo que funcionara dentro del diseño contemplado, que estaba evaluado y que tiene determinados resultados.

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

El señor PARDO.- Me están preguntado por qué el TLD de marca tanto. O sea, yo, como diseñador de un servicio, digo que, para la demanda existente, necesito una cierta capacidad que ofrecer. Tal capacidad se puede ofrecer con muchas alternativas.

El señor MONCKEBERG (don Nicolás).- Pero cuando a usted le preguntaron eso ¿informó sobre una sola alternativa?

El señor PARDO.- ¡No! Informé sobre la capacidad...

El señor PÉREZ (Presidente).- ¡Evitemos los diálogos! ¡Diríjase a la Mesa, señor Pardo!

El señor PARDO.- ¡Disculpe, señor Presidente!

Sobre la pregunta que me han hecho, señor Presidente, respecto de si yo tenía que optar tecnológicamente por un tren específico, dije que no me correspondía hacerlo. Sólo tenía que dar a conocer cuál era la oferta en términos de asientos, kilómetros...

El señor DE URRESTI.- ¿A quién le correspondía eso?

El señor PARDO.- A otras gerencias, que aparecen en el diagrama.

El señor VON MÜHLENBROCK.- Señor Presidente, hemos escuchado con tranquilidad todas las exposiciones, nuevamente hemos sobrepasado la hora estipulada para el término de esta sesión, y ocurre que ninguna de las personas que ha venido sabe qué es lo que pasaba al lado. Aquí tenemos nueve gerentes y todos nos dan información parcelada. Estamos hablando de miles de millones de dólares, pero todos deslindan su responsabilidad. Ni siquiera tienen una apreciación propia sobre el tema.

¡Está bien! En este caso estamos hablando de la gerencia de planificación, pero está en la misma línea que el gerente de Transportes. Me llama mucho la atención que sean como compartimentos aislados. O sea, esto no es una empresa. Cada cual maneja su parcela y no tiene idea de lo que pasa al lado. Más encima, tenemos al Presidente de la República inaugurando el proyecto, que, para mí, es lo más grave de todo. En consecuencia, por su intermedio, señor Presidente, si bien el señor Vicente Pardo no intervino directamente en la compra de los trenes, como ingeniero civil de transportes, por lo menos que nos dé su opinión sobre lo que pasó, por cuanto, en este momento, en el sur de Chile tenemos

estaciones fantasma, no pasan los trenes, pero por aquí pasan altos ejecutivos de ferrocarriles y ninguno ha dicho nada. O, como señaló el Presidente, por lo menos que hayan dicho: -¡Mire, esto estaba mal! Salvo el señor Díaz, quien dijo que la administración del señor Castillo fue nefasta. Ha sido la única persona que lo ha dicho, además de un señor que estuvo siete meses en EFE.

Por lo tanto, si bien usted no tuvo que comprar los trenes, le rogaría que, por lo menos, nos dé más luces, que nos dé su opinión, como ingeniero civil, experto en la materia, sobre lo que pasó en ferrocarriles. De otra forma, vamos a seguir con estas sesiones que no tienen objeto alguno.

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

El señor PARDO.- Señor Presidente, el diseño y evaluación de los proyectos se hace probando una cierta oferta para cumplir con determinado servicio. Esto se contrasta con la demanda para determinar si calzan, y en función de eso se construyen los indicadores de rentabilidad, para, finalmente, recomendar hacer una determinada inversión. Así se analizó este proyecto.

Respecto de las predicciones de demanda, estaban hechas para una flota mayor que la implementada.

El señor MONCKEBERG (don Nicolás).- ¿Para el tramo Victoria-Puerto Montt?

El señor PARDO.- Sí, señor diputado, por su intermedio, señor Presidente. Reitero, estaba hecha para una flota mayor que la implementada, y eso, probablemente, se vio reflejado en las primeras semanas de operación, tiempo en el cual se notó un colapso del servicio por motivo de

sobredemanda. O sea, no había un ajuste adecuado entre la oferta provista y la demanda real ocurrida, no la estimada.

Ahora bien, si uno mira las cifras de estimación de demanda para ese servicio y las ajusta conforme a la oferta real ofrecida, que era insuficiente, se observa una correspondencia bastante directa entre lo estimado y lo que ocurrió realmente, haciendo la proporción del caso, porque los trenes se llenaban y no había cómo trasladar más personas.

En el fondo, lo que ahí ocurre son las fallas que todos conocemos y, por lo tanto, el servicio no logra establecerse. Ustedes comprenderán que en un contexto en el cual la gente podía optar entre el bus, el automóvil u otras opciones, si los trenes empiezan a fallar, si se debilita una cuestión fundamental en la oferta, la calidad del servicio de transporte tiene que ver con la regularidad y la confiabilidad. Por eso la gente prefiere el Metro. Pero, desgraciadamente, aquí se perdió rápidamente esa confiabilidad. Por lo tanto, en mi opinión, lo que está ocurriendo es que no se generó la oportunidad de probar esta opción de transporte ante el mercado, por las razones que ustedes conocen. Entonces, no puedo emitir un juicio definitivo sobre si la decisión fue correcta o no correcta, porque nos queda la prueba de mercado. Cualquier producto que uno quiera vender, ni siquiera de transporte, sino de cualquiera naturaleza, uno debe promoverlo, instalarlo y estabilizarlo para que logre exhibir sus beneficios y, por lo tanto, para que la gente lo pueda escoger. Por las razones que conocemos, esta oportunidad no se dio.

El señor VON MÜHLENBROCK.- ¿Qué demuestra la prueba de mercado?

El señor PARDO.- Que el producto funcione en forma estable, segura, etcétera. Lo que uno más quiere de un

servicio de transporte es que funcione con regularidad, que no haya demoras imprevistas, entre otras cosas, todo lo cual es muy inherente a todos los servicios de transporte. En este caso, no hubo regularidad en el servicio.

Por lo tanto, respecto del tema de la estimación de la demanda, no quiero decir que porque durante la semana el servicio fue espectacular siempre lo sería, porque eso depende de un ciclo anual que tiene que ver con otras actividades, el turismo y con muchas otras cosas. No quiero decir que la calidad de los asientos esté demostrada con la estimación de la demanda. Pero queda en evidencia que no hubo oportunidad de que eso fuera aprobado derechamente ante el mercado. Una vez que se toma la decisión de invertir, la empresa debe gestionar para que se den las condiciones previstas en la estimación. Cuando se dice que un modelo de elección de las personas son simuladas en sus decisiones, se asume que la gente al menos sabe que existe un servicio y que lo percibe como estable o elegible, como cualquier producto. Si esa condición no se da, obviamente no es un problema del modelo, sino de que algunas de las condiciones del contexto fallaron. Por lo tanto, el modelo predijo una cosa que no se cumplió, de acuerdo con los compromisos que uno tiene a la vista cuando se adoptan las decisiones, de lo cual tengo un juicio más general. Una empresa que está volcada al mercado, que está promoviendo sus productos, que está haciendo ofertas, que está generando fidelidad con sus clientes, que está abierta a vender sus productos es distinta de otra que pierde presencia, en la cual la gente no sabe si los servicios están operando o no. En consecuencia, también surgen supuestos de la estimación que en ese caso no se cumplen. Entonces, hay que ser cuidadosos al decir lo que falló.

El señor VON MÜHLENBROCK.- Según entiendo, la demanda estaba bien delimitada, pero la oferta no fue la adecuada para ella.

El señor PARDO.- Exacto.

Cabe precisar que la estimación fue hecha con la mejor herramienta. Nos hubiera gustado haber tenido la posibilidad de comprobarlo en la prueba de mercado que estoy señalando durante al menos un año, para ver si dentro de las variaciones estacionales eso reflejaba efectivamente las estimaciones realizadas. Pero no tuvimos la oportunidad de comprobarlo.

El señor VON MÜHLENBROCK.- ¿La oferta dependía de la Gerencia de Transportes?

El señor PARDO.- Así es. En el ámbito de la compra y operación de los trenes.

También se ha mencionado el tema de la demanda de los servicios Biovías, Merval y Temuco-Puerto Montt, respecto de lo cual puedo enviarles un resumen de las estimaciones y los valores para documentarlos mejor.

Biovías fue un proyecto innovador tanto en inversión en infraestructura como en el sistema de transporte urbano. Su diseño estaba integrado en origen, a diferencia de Merval, que sólo invirtió en infraestructura ferroviaria con algunos acomodos en superficie debido a que había hacer pasar bajo tierra el tren, pero no tenía una concepción de integración con el sistema de superficie. Biovías sí lo tenía, porque contemplaba inversiones en corredores para buses, en sistemas de control de tráfico para la ciudad de Concepción, en trenes para fortalecer el servicio, en mejoramiento de infraestructura como parte de estos contratos de largo plazo, en sistemas de control sincronizado tanto para los buses como para los autos y los trenes. Todas esas

inversiones se explicaban en términos de diseño global con una reforma en el servicio de buses. Debía haber una licitación de buses que siguiera este concepto de diseño en el que el tren se convertía en una especie de troncal dentro del sistema. Debido a su ubicación, el tren en Concepción no lleva una cantidad de pasajeros que justifique sus inversiones y operando en forma aislada no las va a justificar nunca, pero sí si se articula como un sistema con corredores. Por eso, se construyeron cuatro corredores para buses más el tren, que pasarán a ser troncales. Todo eso articulado con servicios de alimentación. Las estimaciones indicaban que el proyecto significaba un enorme ahorro. Era un proyecto social que permitía disminuir los tiempos de viaje y de espera, además, significaba un ahorro en consumo de recursos y de material rodante por parte de los empresarios, que permitía transferir esos beneficios a las tarifas de los usuarios. La razón por la cual el sistema no opera en los términos esperados es que no se hizo la licitación, que estaba programada en los diseños originales uno o dos años antes de que entrara en operaciones el sistema. No se hizo y se prorrogó el sistema existente, sin acercarse ni remotamente a esta estructura de servicio articulado que permitía hacer más eficiente el uso de la flota, mejorar los tiempos de viaje y tener una ganancia para toda la ciudad como estaba previsto originalmente.

El señor DE URRESTI (Presidente accidental).- Nos interesa saber cómo llegó usted a la empresa y cómo se produjo su salida.

El señor ALVARADO.- Señor Presidente, ¿existe la evaluación técnica, social y económica de cada uno de los proyectos? ¿Quién la realizó? ¿Está en condiciones de enviarla o nadie sabe dónde está?

No tiene sentido seguir escuchando antecedentes generales.

El señor DE URRESTI (Presidente accidental).- ¿Habría acuerdo para solicitar a la actual administración de EFE que envíe un consolidado de las evaluaciones de Biovías y de Merval?

Acordado.

El señor ALVARADO.- Señor Presidente, esa información la pedimos en noviembre de 2006 en la Comisión Mixta de Presupuestos. Reiteramos esa petición en muchas oportunidades y no llegó. ¿Qué esconden? No lo sé.

El señor DE URRESTI (Presidente accidental).- Lo pediremos.

El señor VON MÜHLENBROCK.- Señor Presidente, quiero reiterar una pregunta a nuestro invitado. ¿Cuál es su opinión, como ingeniero civil, respecto de la compra de trenes para el recorrido de Victoria al sur? Según el señor Sepúlveda, ex gerente general de EFE durante el gobierno de Eduardo Frei Ruiz-Tagle, dichos trenes eran chatarra.

El señor DE URRESTI (Presidente accidental).- Tiene la palabra, señor Pardo.

El señor PARDO.- Señor Presidente, la evaluación existe. La puedo explicar en detalle o enviarles un resumen.

El señor DE URRESTI (Presidente accidental).- Esperaremos el resumen.

El señor PARDO.- En cuanto a mi llegada a la empresa, fui reclutado por un empresa de *head hunter* cuyo nombre es Alta Decisión Consultores.

Mi salida se produjo por una oferta que me hizo el Gobierno en marzo del año pasado, cuando me invitaron a asumir un cargo de mucha relevancia dentro del Ministerio de Obras Públicas y opté por seguir ese camino.

Las condiciones económicas son estrictamente las que se establecieron en el contrato. Les puedo dejar copia de mi contrato para no tener que explayarme al respecto.

En todo caso, si quiero aclarar que alcancé a estar casi cuatro años en la empresa y que el contrato establecía un mecanismo de indemnización, que fue lo que se me pagó. En términos netos me pagaron seis millones setecientos mil pesos, que incluían el sueldo, las vacaciones y una indemnización de seis millones cuatrocientos mil pesos, que correspondían a un mes por año. Es lo que se había pactado en el contrato. Eso fue todo. No hubo nada más.

En este momento les entrego la copia de mi contrato, señor Presidente.

El señor DE URRESTI (Presidente accidental).- Gracias, señor Pardo. El contrato quedará en la Secretaría.

El señor PARDO.- En cuanto al tema de los trenes, lo que puedo mencionar, por lo que me he informado a través de los medios de comunicación y de la lectura de ciertos documentos, es que fueron comprados con garantía, que tuvieron problemas de operación al inicio y que fueron recepcionados.

No conozco cuales fueron las razones que llevaron a la administración actual a recepcionarlos, así es que no puedo emitir juicios sobre eso. Hay que preguntárselo a las personas que tomaron la decisión.

El señor DE URRESTI (Presidente accidental).- ¿Quiénes son esas personas?

El señor PARDO.- Quienes integran la administración actual. Entiendo que las garantías duraban un año a partir del momento de la compra, así es que a ellos les correspondía decidir si los recibían o no. Me parece que había una

recepción provisoria al comienzo y luego una definitiva. Por los plazos transcurridos, entiendo que fueron recibidos de manera definitiva. Pero insisto en que esa pregunta la deben responder ellos.

El señor VON MÜHLENBROCK.- ¿Y el hecho de comprar trenes usados?

El señor PARDO.- ¿Si es o no una buena decisión? Creo que depende de cada caso, porque los trenes pueden ser rehabilitados. Por ejemplo, todos los trenes del Metrotrén son rehabilitados y han operado bastante bien. A fines de 2005 hicimos una evaluación ex post muy rigurosa en la que verificamos las condiciones operacionales del Metrotrén, en términos de regularidad, de beneficios por descongestión de Santiago, ya que permite contar un corredor con trenes, no con buses, que llega al corazón de la ciudad, y una serie de factores más.

El resultado fue tremendamente positivo: 21 por ciento de DIR social, realizado con lujo de detalles. Y no apareció ningún problema con el material rodante, que es español reacondicionado y sometido a mantenimiento.

Por eso no creo que la decisión de comprar trenes usado sea per se mala; depende de cómo se implemente, de las condiciones específicas que se establezcan y de cómo se administra posteriormente, especialmente en lo que dice relación con el mantenimiento, garantías, etcétera.

El señor VON MÜHLENBROCK.- Pero los trenes fallaron.

El señor PARDO.- Es evidente que los trenes fallaron. Eso no está en discusión. Lo que pasa es que cuando uno compra trenes usados debe tomar los resguardos del caso, y éstos se usan o no se usan. Pero yo no puedo responder por lo que pasó en ese caso.

El señor DE URRESTI (Presidente accidental).- Tiene la palabra el señor Jaime Contreras.

El señor CONTRERAS.- Señor Presidente, en primer lugar quiero hacer una suerte de aclaración. No obstante que el nombre de la gerencia es de normalización y control, en este caso la palabra control no se refiere a control de inversiones o de compras, como se ha planteado, sino que dice relación con la fiscalización. Había un equipo de fiscalizadores que de antaño tenía control sobre las entradas, venta de pasajes, tanto en los trenes como en las estaciones. Por lo tanto, ése es el concepto de control que tiene la gerencia de Normalización y Control, en este caso. Y Normalización la tiene en el sentido de que todas aquellas situaciones -lo especificué al principio- que no tenían relación con otras gerencias, el gerente general me las hacía presente a mí. Esto es para hacer una aclaración.

Después, con respecto a la situación de mis actuales servicios, jubilé el 30 de enero de este año, después de 40 años en la empresa. Mi desvinculación fue por necesidad de la empresa; además, en diciembre cumplí 65 años de edad. Actualmente, estoy de asesor del gerente general don Edmundo Dupré.

El señor DE URRESTI (Presidente accidental).- ¿En que modalidad? ¿A honorarios?

El señor CONTRERAS.- Sí, a honorarios, a través de una Empresa Individual de Responsabilidad Limitada.

Frente a una situación de contribuciones impagas por los diferentes lotes que se encontraban en la zona de Estación Central y que originó finalmente un aviso de remate, el gerente de Administración se apersonó a mí, ya que ese día yo estaba de gerente general subrogante, haciéndome presente la situación generada por la morosidad en el pago de las

contribuciones por parte de la empresa, lo que estaría implicando fuertes multas.

Al ver la situación, desde mi punto de vista y en base a mi criterio, y con la firma del fiscal correspondiente, estimé que la situación era de cierta importancia y como gerente general subrogante firmé.

Además, las condiciones del contrato indicaban una salida con siete días de anticipación ante cualquier eventualidad y que sin expresión de causa la empresa podía resiliarse el contrato, de manera que a continuación, una vez que firmé, al segundo o tercer día de haber llegado el gerente general titular y en conocimiento de la situación, esto continuó adelante.

Según el informe que hizo llegar el gerente de Finanzas, a petición del gerente comercial, los pagos se realizaron los días 15 de diciembre de 2005 y 29 de enero de 2006, por un total de 785 millones de pesos. La deuda total ascendía a 916 millones de pesos, por lo que hubo un menor pago para Ferrocarriles de 131 millones de pesos.

Se establece que respecto de otro grupo de roles el Servicio de Impuestos Internos informó que estarían exentos de pago. En estos casos sería necesario regularizar la superficie, los límites del perímetro de los lotes. Lo que se estaba cobrando por este concepto superaba los 260 millones de pesos.

Como voy a dejar los antecedentes en la Comisión, quiero hacer un alcance.

Firmé el contrato de 15 de noviembre de 2005, nuevamente por una situación muy especial. El 17 de agosto de 2006 yo era gerente general interino, porque el 7 de agosto había renunciado a la empresa el gerente general titular,

señor Castillo. Entonces, el directorio me nombra gerente general interino.

En aquella oportunidad, el 17 de agosto, el fiscal me hace notar lo siguiente: Don Jorge Letelier, ex gerente de Finanzas, hizo entrega a Fiscalía de tres presupuestos de arquitectos referentes a regularización de roles del recinto de Estación Central y modificación de perfil, cuyos valores fluctúan entre 720 a 820 UF, más impuestos. Los trabajos comprendidos en estos presupuestos serían coordinados en calidad de ITO por la Sociedad Evasa Limitada, conforme con lo dispuesto por el número 3, de la cláusula tercera, del contrato Gestión Estratégica para la gerencia de Administración, suscrito entre esta última y EFE con fecha 24 de marzo.

Lo que pedía el fiscal era la resiliación del contrato.

Con fecha 8 de septiembre, como gerente general, resilió el contrato con Evasa. Esa es la situación. Dejaré los antecedentes respectivos en poder de la Comisión.

El señor DE URRESTI (Presidente accidental).- Tiene la palabra el diputado señor Claudio Alvarado.

El señor ALVARADO.- Señor Presidente, el señor Jaime Contreras fue el encargado de firmar dos contratos con Evasa, por un monto aproximado de 90 millones de pesos, respecto de los cuales la Contraloría y el actual fiscal de EFE señalaron que como las asesorías no se habían realizado eran actos constitutivos de delitos, de modo que solicito al señor Contreras que nos diga cuál es su evaluación con posterioridad a la firma de esos contratos y que nos dé a conocer las razones por las que se efectuaron.

Al respecto, nuestro invitado manifestó que se habían suscrito esos contratos para que Evasa asesorara a EFE

en la regularización con la Tesorería General de la República de las contribuciones morosas de Ferrocarriles, en circunstancias de que todos quienes poseemos un bien raíz sabemos que cualquier persona natural o jurídica puede efectuar en forma directa un convenio de pago con la Tesorería para dejar sin efecto los avisos de remate, al menos mientras se cumpla con el compromiso pactado.

El señor Contreras señaló, como gran cosa, que eso había significado para EFE el ahorro de 130 millones de pesos, pero Evasa cobró por su asesoría 90 millones de pesos, de manera que quiero saber cuál es el fondo de esa situación, porque Ferrocarriles ya había pagado a Invía, filial inmobiliaria de EFE, un contrato para la administración de sus bienes y para ejecutar una asesoría estratégica, empresa que señala claramente en un documento dirigido a la Superintendencia de Valores y Seguros que en ningún caso estaba contemplada esa situación y que EFE iba a hablar con las autoridades políticas competentes -tal como se señala en el informe respectivo-, así como con otras instancias, con el propósito de dar una solución al problema. Sin embargo, con posterioridad se suscribieron los contratos con Evasa, empresa consultora a la que se pagó 90 millones de pesos en forma irregular y en un acto constitutivo de delito, a raíz de los cual se ha instruido un sumario.

En consecuencia, solicité al señor Contreras que me responda lo que consulté, en el sentido de que nos informe el origen de esa situación y quién fue la persona que hizo el seguimiento correspondiente, porque me imagino que no resiliaron el contrato porque la empresa cumplía.

El señor DE URRESTI (Presidente accidental).- Tiene la palabra el señor Jaime Contreras, a quien solicito que se remita a responder la consulta formulada por el diputado señor Claudio Alvarado.

REDACCIÓN DE SESIONES

71

El señor CONTRERAS.- Uno de los contratos fue solicitado por el gerente de administración, señor Claudio Carreño, quien estaba a cargo de administrar todo lo que decía relación con el Servicio de Impuestos Internos, de manera que para mi no fue objeto de duda el planteamiento que me hizo acerca de la posibilidad de que se remataran los terrenos de la Estación Central, situación por la que me hizo ver la importancia de firmar ese contrato.

En ese momento no tenía antecedentes sobre algún estudio elaborado por Invía al respecto. En todo caso, los análisis que hacía esa empresa se referían a la evaluación de terrenos con sentido de inmobiliario, pero la situación señalada era de carácter tributario, relacionada con el Servicio de Impuestos Internos.

En cuanto a otra consulta formulada, es efectivo que los gerentes recibíamos en septiembre y diciembre aguinaldos correspondientes al 25 por ciento de nuestro sueldo base. Por su parte, los trabajadores recibían aguinaldos de acuerdo con las negociaciones colectivas efectuadas por sus sindicatos, de manera percibían aguinaldos variables, por ejemplo, equivalentes al 15 y al 10 por ciento de su sueldo base, según fuera el caso. En todo caso, se trata de situaciones totalmente diferentes.

Por otra parte, en respuesta a otra pregunta que me hicieron, en la actualidad cumplo funciones como asesor del gerente general.

El señor DE URRESTI (Presidente accidental).- ¿Podría precisar qué funciones cumple con el gerente general?

El señor CONTRERAS.- Fundamentalmente las que él me pidió, fuera de todas aquellas que pudieran aparecer como importantes para ser vistas por mí, relacionadas con determinar la situación de los activos de la empresa.

La empresa Price Waterhouse acaba de terminar un estudio respecto de la situación de los activos en los almacenes de EFE, inspección en la estuve presente.

Además, tengo relación con todo lo que se refiere a la prescindencia de terrenos. Por años, estuve participando en el Comité de Prescindencia. Sigo participando, como asesor, en la prescindencia de terrenos. Ésa son las dos situaciones.

El señor DE URRESTI (Presidente accidental).- Tiene la palabra el diputado señor Enrique Jaramillo.

El señor JARAMILLO.- Señor Presidente, al diputado Alvarado no le entendí muy bien su pregunta. Quisiera saber si quedó conforme con la respuesta. Llegué un poco tarde a su pregunta. No entendí bien el tenor de la respuesta.

El señor DE URRESTI (Presidente accidental).- Tiene la palabra don Claudio Alvarado.

El señor ALVARADO.- En definitiva, nadie desconoce que los contratos están firmados.

Usted mismo reconoce que están firmados. Mi cuestionamiento es el siguiente. Al firmar los contratos, cuyas cláusulas no se cumplieron porque el trabajo no se realizó, ¿por qué se pagaron? Están objetados por la Contraloría.

El fiscal señala que esto es motivo de un delito, que está en los tribunales de justicia.

Entonces, ¿con qué criterio se habían firmado esos contratos? ¿Qué seguimientos se hicieron? Al parecer, nos dice que estaba como interino y firmó; que llegó un señor y le dijo: Debe firmar y firmó. Entonces, es una muestra de cómo funcionaba EFE.

Quiero señalar que es legítimo recibir remuneraciones a cambio de un trabajo en una empresa que estaba sistemáticamente con pérdidas operacionales acumuladas por más de 100 mil millones de pesos.

Entonces, darse el "lujito" de pagar a su plana directiva 1 millón de pesos en septiembre, y en diciembre, me parece una falta de respeto para el resto de los trabajadores.

El señor DE URRESTI (Presidente accidental).- Tiene la palabra el diputado señor Enrique Jaramillo.

El señor JARAMILLO.- Señor Presidente, por su intermedio, ¿a don Jaime Contreras le consta que se hicieron los trabajos, o como dice el diputado Alvarado, no se hicieron los trabajos?

El señor DE URRESTI (Presidente accidental).- Tiene la palabra el señor Contreras.

El señor CONTRERAS.- Señor Presidente, de acuerdo con los antecedentes entregados por el gerente de Administración, a través del gerente de Finanzas, los trabajos se realizaron. Se hicieron las correspondientes reanudaciones del contrato respecto del contratista. Se pagaron los emolumentos que correspondían.

En el segundo contrato -y aquí cabe el siguiente cuestionamiento a la orgánica- el gerente general subrogante lo firma. Los organismos contralores continúan haciendo los seguimientos de los contratos correspondientes y de los resultados respectivos.

El gerente general, una vez que el gerente subrogante ha firmado un contrato, tiene que hacer los seguimientos. En ese momento, dejo de ser gerente general, y continúo con mis funciones de gerente de Normalización y

Control, de manera que la situación del contrato, y de todos los contratos, debe ser administrada por una persona. En este caso, el gerente de Administración era el administrador del contrato con Evasa y, en su sustitución, lo era el contralor interno de la empresa.

El seguimiento posterior correspondía a los diferentes organismos de la empresa. Es decir, el buen seguimiento del cumplimiento del contrato. De hecho, dentro el control de EFE aparece en julio. Me solicitan como gerente general interino, porque se había ido el señor Castillo.

La situación planteada por el gerente de Finanzas y por mí, como gerente general interino, me llevan a actuar de inmediato, y resilio el contrato.

El señor DE URRESTI (Presidente accidental).
¿Habría acuerdo de la Comisión para prorrogar por diez minutos?

Acordado.

Tiene la palabra el diputado señor Gastón Von Mühlenbrock.

El señor VON MÜHLENBROCK.- Señor Presidente, se ha hablado en forma genérica. Me gustaría que se precisara.

El señor DE URRESTI (Presidente accidental).- Tiene la palabra el señor Contreras.

El señor CONTRERAS.- Me refería a don Claudio Carreño.

El señor VON MÜHLENBROCK.- ¿Se refiere a la persona que tenía sociedades con el señor Briceño por trabajos que no se hicieron?

El señor DE URRESTI (Presidente accidental).- Tiene la palabra el señor Contreras.

El señor CONTRERAS.- Exactamente, señor diputado.

También entregaré antecedentes respecto del Ferrocarril de Arica a La Paz.

EFE lo entregó en arrendamiento a un consorcio formado por la Sociedad Metropolitana Boliviana Limitada, Panamerican Security, Ferroviaria Oriental de Bolivia, José Saavedra Bánzer, ciudadano boliviano, como persona natural, y Consorcio Ferrocarril de Bolivia del Pacífico.

La empresa administradora del ferrocarril Arica-La Paz Sociedad Anónima, se encuentra en incumplimiento de pago desde siempre. Al igual que lo estaba Icil Icafal que la demandó por una deuda de aproximadamente 300 mil dólares. Casa Grande, que tenía el mantenimiento de los equipos, lo hizo por 400 mil dólares y los trabajadores que tenían 19 meses de imposiciones impagas, vencido el seguro de vida y cesantía en cuatro meses y deuda variable de remuneraciones.

La empresa EFE, en el Tercer Juzgado Civil, en 2003 y 2005 hace las demandas correspondientes por 27 millones 215 mil 52 pesos y por 666 millones 629 mil pesos.

Esta situación fue siempre puesta en conocimiento de las autoridades del Ministerio de Relaciones Exteriores, a través de la embajadora señora María Teresa Infante, de la Difrol, porque el contrato tenía mucha relación con el tratado de 1904.

Además, Chile no pudo paralizar la operación ferroviaria porque se mantenía el criterio del Ministerio de Relaciones Exteriores. Por lo tanto, estábamos en un problema, fuera del contractual entre EFE y la administradora

o el consorcio, de carácter internacional. Por ser la empresa boliviana debíamos tener mucho cuidado.

Incluso, en los antecedentes que voy a entregar, aparece un informe completo sobre la situación de Ferrocarriles y pedíamos al directorio, en octubre de 2004, continuar con los contratos con la sociedad Administradora del Ferrocarril Arica-La Paz, por un plazo determinado para obtener el reconocimiento de la deuda y desarrollar un plan de acción que permitiera obtener garantías reales sobre deudas y bienes.

Desarrollar una estrategia para generar nuevos escenarios, buscar nuevas opciones de operadores y provocar el término de contrato previo, agotando evaluación integral del tema con las entidades relacionadas: SEP, Ministerio de Hacienda, Cancillería, Difrol y Transportes.

En septiembre de 2005 se hace nuevamente un completo análisis sobre la situación y se plantea fundamentalmente lo que dice relación con las demandas hechas por Ferrocarriles contra la Administradora durante 2003 y 2005, como señalé anteriormente.

Definitivamente, el 5 de diciembre de 2005, la administradora pide la quiebra correspondiente y el Poder Judicial la declara en febrero de 2006.

Se habló también de una cantidad de carros que faltarían, respecto del parque total.

En petición hecha por el síndico de quiebras se hizo un inventario completo de los equipos. Había 41 carros menos respecto de los entregados en 1997.

Hago entrega a la Comisión del resumen del inventario realizado por EFE en aquella oportunidad, febrero 2006, y que se entregó al síndico de quiebras.

También es efectivo que hubo un desrielo donde tres locomotoras tuvieron daños. Se pagaron los seguros y los recibió la administradora del ferrocarril Arica-La Paz. Todo estaba considerado dentro de la demanda que EFE estaba realizando.

Con respecto a los ramales, el 27 de julio de 2007, se hizo llegar al señor Presidente de la Comisión, don José Pérez, un informe completo sobre su situación.

Haré llegar el informe que expuse al comienzo. Allí se hizo un estudio completo, en agosto de 2004, sobre los criterios técnico, económico y operacional para el levante de ramales. Muestra también la situación de los ramales desde el punto de vista legal. Comercialmente, eran ramales con 10, 15 y 20 años sin haber sido utilizados.

El ramal Púa-Lonquimay-, puede servir como corredor bioceánico, así se mantiene con posibilidades de restablecerlo.

No se restableció a las condiciones en que se encontraba porque si en el futuro hay un nuevo servicio ferroviario, sin lugar a dudas, será con locomotora de mayor peso que las que se utilizaban y habría que cambiar rieles y durmientes, hacer la reparación completa y rehabilitación del ramal, su superestructura y su trazado entre Púa y Lonquimay. Así se podrá unir Bahía Blanca con Talcahuano por el corredor bioceánico.

En el ramal Rucapequén-Concepción, en el sector Nueva Aldea- Lirquén, se hizo el levante de los rieles. Es un sector que fue abandonado por Fepasa y Transap, empresas operadoras que dejaron esos ramales fuera de los contratos.

Dejamos establecido que Púa-Lonquimay, Nueva Aldea-Lirquén y el sector de Trasandino, en Portillo, eran sectores con futuro como ramales. Por lo tanto, el levantamiento sólo

debía ser respecto de la infraestructura de rieles y no de la fajavía.

Solicitamos decretos supremos para el levantamiento de las vías, pues teníamos un alto grado de robos de rieles.

En el futuro, si se desea restaurar algún ramal, debe ser restaurado con otro tipo de riel más pesado, para soportar locomotoras de mayor peso y equipos de mayor largo.

Esos son los criterios que se fijaron para aquella oportunidad.

El ramal Valdivia, según los dos estudios, siempre estuvo en condiciones, por eso no se efectuó el levante. Algunos diputados son testigos de que, en mi época de gerente de infraestructura, puse todas las condiciones para que ese ramal estuviera en condiciones de operar, incluso con locomotora a vapor.

El señor JARAMILLO.- ¿Se refiere al tren turístico?

El señor CONTRERAS.- Así es, el ramal Valdivia nunca estuvo considerado para los efectos de levante del ramal.

El señor DE URRESTI.- Señor Presidente, ya hemos extendido la sesión.

Propongo que el señor Contreras redondee para terminar y luego nos ponemos de acuerdo en las citaciones para la próxima sesión.

El señor VON MÜHLENBROCK.- Me gustaría saber si viajaron al extranjero.

El señor CONTRERAS.- El último viaje fue realizado en noviembre de 2002 a Argentina a un congreso de la Alaf. Antes había realizado viajes tanto a Renfe como a Italia en

1991 para ver posibilidades de modernización de locomotoras eléctricas de fabricación italiana.

El señor PARDO.- Ninguno de mis viajes fue relacionado con material rodante. Viajé a Vancouver, Canadá, en abril de 2004 para participar en un seminario de análisis de experiencias internacionales sobre emisiones de carbono. Pensamos que en la etapa de formulación del plan se podía lograr financiamiento adicional para EFE, si lográbamos demostrar la posibilidad de abatir emisiones de carbono en base a las inversiones que teníamos previstas.

Esto permitió generar un análisis posterior, basado en el conocimiento de las experiencias mundiales en el tema, que derivó en que producto del nivel de avance en el proyecto, impedían, dentro de la administración de estas emisiones, que nosotros pudiéramos hacer este financiamiento adicional.

El segundo viaje fue a España y está relacionado con el evento Railforum. En este caso se trató de una ponencia personal relacionada con nuevas oportunidades de ferrocarriles en Chile y que consistía, precisamente, en presentar a los participantes de ese foro, cuáles eran nuestros planes de inversión en estos contratos de largo plazo, con el objeto de atraer nuevos inversionistas, contratistas y consultores.

El señor VON MÜHLENBROCK.- ¿Los viajes fueron a cuenta de EFE?

El señor PARDO.- Ambos fueron con cargo a EFE porque tenían que ver directamente con el interés de la empresa.

También hubo un viaje a Lima que tenía que ver con una oferta de rieles que apareció en una publicación internacional. Nosotros fuimos a ver cuáles eran las

condiciones de ofrecimiento y finalmente no se cerró ninguna operación.

El señor CONTRERAS.- La plantilla de gerentes era la siguiente: el fiscal era el señor Jean Pierre Barnier, el gerente de concesiones era el señor Carlos Gárate, quien luego fue gerente de transportes. El gerente comercial era el señor Cristián Briones; el gerente de infraestructura era el señor Paredes, luego fue el señor Ramiro Reyes y, con posterioridad, el señor Jorge Sepúlveda. El gerente de recursos humanos era el señor Alberto De la Carrera. El subgerente general era el señor Antonio Dourthé. El gerente de administración y finanzas era el señor Jorge Letelier. Luego se dividió en una gerencia de finanzas y una gerencia de administración, donde el gerente de finanzas era el señor Jorge Letelier y el gerente de administración era el señor Claudio Carreño. El gerente de planificación y coordinación era el señor Vicente Pardo y, finalmente, el gerente de normalización y control era el señor Jaime Contreras.

El señor PÉREZ (Presidente).- Muchas gracias. Agradecemos a nuestros invitados su visita a nuestra Comisión.

Se suspende la sesión.

-Transcurrido el tiempo de la suspensión:

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

La próxima sesión ordinaria es el 29 de agosto. En esta oportunidad, propongo citar a don Carlos Mladinic, presidente del SEP, de 2002-2005, época que la Comisión está investigando; después, a don Patricio Rojas, quien asume en el Gobierno de la Presidenta Bachelet.

Tiene la palabra el diputado Alvarado.

El señor ALVARADO.- Señor Presidente, si hay acuerdo de la mayoría no me voy a oponer, pero discrepo del orden de citación. El señor Rojas ha sido un defensor a ultranza de la gestión del señor Ajenjo; si él defiende con tanta energía y fuerza que venga a entregar sus fundamentos a la Comisión. Ahora, si la Comisión acuerda el orden que usted propone, no tengo dificultades. Pero, precisamente, la invitación al señor Rojas se hace en virtud de sus declaraciones públicas; claramente hace una defensa de la gestión de la administración en la cual -como bien dijo usted- no participó. Por eso, quiero que se invite a la Comisión y conteste nuestras preguntas.

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

El señor JARAMILLO. Señor Presidente, sin perjuicio de estar de acuerdo con el colega Alvarado, a mi juicio, da mayor peso invitar, primero, al señor que estuvo a cargo del SEP, don Carlos Mladinic, gestión que daría mayor fundamento a las inquietudes planteadas. Incluso, creo que podría aportar situaciones relevantes que van a ir en beneficio de la labor de la Comisión.

El señor ALVARADO.- Señor Presidente, si se estima así, no tengo inconveniente.

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

Tiene la palabra el diputado Mühlembrock.

El señor MÜHLEMBROCK.- Señor Presidente, estoy de acuerdo con esta programación.

Además, quiero preguntar cuándo viene la gente de Temoina.

REDACCIÓN DE SESIONES

82

El señor PÉREZ (Presidente).- El 5 de septiembre es la fecha en que se la recibirá.

El 29 de agosto se invitaría a don Carlos Mladinic.

El 5 de septiembre a la gente de Temoina.

Después, a los ejecutivos de Ferrocarriles o a don Patricio Rojas.

El señor MÜHLEMBROCK.- A don Patricio Rojas.

El señor PÉREZ (Presidente).- Ésa es más o menos la línea a seguir.

El señor MUHLEMBROCK.- Señor Presidente, es necesario reiterar los oficios solicitados que no han sido contestados por parte de EFE.

El señor PÉREZ (Presidente).- Señores diputados, se van a reiterar todos los oficios solicitados que no han tenido respuesta.

Todos los oficios recibidos en la Secretaría están a disposición de las señoras diputadas y señores diputados para las consultas que estimen conveniente.

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

-Se levantó la sesión a las 14.25 horas.

CLAUDIO GUZMÁN AHUMADA,
Redactor
Jefe de Taquígrafos de Comisiones