

REDACCIÓN DE SESIONES

1

COMISIÓN ESPECIAL INVESTIGADORA DE LA EMPRESA DE FERROCARRILES DEL ESTADO

Sesión 16ª, celebrada en miércoles 3 de octubre de de 2007, de
11.07 a 13.13 horas.

VERSIÓN TAQUIGRÁFICA

Preside el diputado señor José Pérez.

Asisten la diputada señora Marisol Turrez y los
diputados señores Claudio Alvarado, Alfonso De Urresti, Fidel
Espinoza, René Manuel García, Miguel Kast, Nicolás Monckeberg,
Sergio Ojeda, Carlos Recondo, Jaime Quintana, Gabriel Silber y
Gastón Von Mühlenbrock.

Concurre como invitado el señor Patricio Rojas Saavedra,
presidente del Sistema de Empresas Públicas.

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 14ª se da por aprobada por no haber
sido objeto de observaciones.

El acta de la sesión 15ª queda a disposición de los
señores diputados.

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,
hace un par de semanas pedí, a través de la Comisión, que se
oficiara a EFE para que nos enviaran la lista de los abogados que
fueron contratados por esa empresa en el marco del Plan Trienal.
Como todavía no nos mandan la información, solicito que se reitere
dicho oficio.

REDACCIÓN DE SESIONES

2

Por otra, un grupo de personas de la comuna de Vilcún se comunicó conmigo para solicitar que le planteara el siguiente problema.

Resulta que en esa ciudad Ferrocarriles tiene una bodega que arrendó a una empresa que vende productos agrícolas, pero una comunidad mapuche se tomó la bodega sin que hasta la fecha, curiosamente, la empresa haya hecho algo para recuperarla. No obstante, sigue enviándole notas de cobranza del arriendo, con amenazas judiciales, a la persona a la que le arrendó la bodega.

Como según la ley es el dueño de la propiedad, en este caso Invia o Ferrocarriles, quien debe entablar las acciones judiciales para desalojar a la comunidad que ocupa ese inmueble ilegalmente y hasta la fecha no han hecho nada, pido que se oficie a Ferrocarriles para que nos envíe un informe completo respecto de esa situación en la comuna de Vilcún.

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

Tiene la palabra el señor Secretario.

El señor ÁLVAREZ (Secretario).- Señor Presidente, respecto de la petición del diputado señor García referida al listado de los abogados contratados por Ferrocarriles, puedo señalar que nos informaron que no tenían ningún contrato con abogados foráneos, que sólo trabajaban con abogados de la empresa.

El señor DE URRESTI.- Pero eso lo deben informar por escrito.

El señor ÁLVAREZ (Secretario).- Se informó por escrito, señor diputado. Se dio cuenta en la sesión anterior.

El señor PÉREZ (Presidente).- Los señores diputados pueden solicitar el informe en la Secretaría.

Quiero informarles que hasta hace una semana no teníamos respuesta de Renfe sobre los requerimientos de la Comisión. Como consecuencia de lo anterior, a través de la embajada de España hicimos algunas gestiones para que responsablemente dieran respuesta a los planteamientos y consultas de la Comisión, y debido a ello ayer recibimos una nota donde acusan recibo de nuestros oficios e indican que están juntando los antecedentes para despacharlos.

El señor GARCÍA (don René Manuel).- Señor Presidente, no importa que ellos digan que no tenían abogados foráneos, pero que nos den los nombres de los abogados que tenían trabajando en Ferrocarriles.

El señor OJEDA.- Señor Presidente, han llegado bastantes respuestas a los oficios que se han solicitado. No sé si habrá

REDACCIÓN DE SESIONES

3

llegado respuesta de la condición en que se encuentran los bienes, el patrimonio de Ferrocarriles.

El señor PÉREZ (Presidente).- Señor diputado, no nos ha llegado nada sobre el particular.

El señor OJEDA.- Habría que apurarlo.

El señor PÉREZ (Presidente).- Vamos a aprovechar la visita del señor Patricio Rojas para expresarle que hay una lentitud incomprensible de Ferrocarriles para dar respuestas a las distintas consultas que le ha hecho la Comisión.

Tiene la palabra el diputado señor Enrique Accorsi.

El señor ACCORSI.- Señor Presidente, quisiera pedir copia de las cartas de la Cuenta, sobre los números 1, 2, 3, 4 y 5.

El señor PÉREZ (Presidente).- Están en las carpetas.

El señor ACCORSI.- Señor Presidente, no sé si vieron el programa de televisión en que se analizó el problema de Ferrocarriles, pero quiero pedir a la Secretaría que solicite una copia.

El señor PÉREZ (Presidente).- Ya se solicitó.

Tiene la palabra el diputado señor Alfonso De Urresti.

El señor DE URRESTI.- Señor Presidente, la lentitud de Ferrocarriles en hacernos llegar algunos antecedentes hace perder la continuidad de muchas de las investigaciones. La sesión anterior al receso de la semana distrital permitió al menos ordenar y hacerse una idea del futuro de la empresa.

Esta Comisión Investigadora está investigando serias deficiencias e irregularidades que se cometieron en la administración anterior, respecto de lo cual hay convicción, pero teniendo en cuenta que en algún momento vamos a invitar a los actuales ejecutivos de la Empresa de Ferrocarriles del Estado, solicito que nos hagan llegar un informe sobre la viabilidad de Ferrocarriles que está circulando en estos días, cuál es el borrador o el informe final que tienen del Plan Trienal para el relanzamiento de Ferrocarriles, teniendo en cuenta que las conclusiones de esta Comisión, al menos en lo personal como bancada del Partido Socialista, es que se investigue y sancionen las irregularidades, pero también creemos firmemente en la viabilidad de una empresa moderna, eficiente y con cobertura ferroviaria para el sur de Chile.

Solicito esos antecedentes al actual directorio.

REDACCIÓN DE SESIONES

4

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

El señor ALVARADO.- Señor Presidente, es fundamental la información que podamos manejar al concluir el trabajo de la Comisión, en orden a las propuestas que uno ha leído en la prensa en el sentido de que existen estudios encomendados al Banco Mundial, que fue una condición de requisitos que se estableció en la discusión presupuestaria del año recién pasado, y que sería bueno poder tenerlo como Comisión.

En segundo término, también se dispuso, por parte del señor Rojas, la constitución de una especie de comité de expertos para determinar la situación de EFE hacia adelante.

También, deberían solicitarse ese antecedente y esa información, con el propósito de que pudiéramos conocer qué está pensando la autoridad respecto de la situación de EFE, porque, hasta ahora, las opiniones o las versiones de prensa son bastante contradictorias.

Se habla de informes técnicos que determinan un procedimiento y, después, autoridades políticas señalan que se revise aquello y que las cosas deberían seguir poco menos que tal cual a como están.

En ese sentido, como tenemos una responsabilidad, que no es menor, en función de millones de dólares que se han gastado, y cuya efectividad no se ve por ninguna parte, para conocer o aprobar nuevos recursos es fundamental que sepamos qué pasa con aquellos que despilfarraron los presupuestos de EFE, porque nadie quiere ser cómplice de ese despilfarro.

Desde esa perspectiva, queremos tener la certeza de contar con la totalidad de la información.

Pediría que se oficie al Ministerio de Hacienda, órgano que encomendó este estudio al Banco Mundial, para que puedan hacer llegar, a la brevedad -y al mismo tiempo al SEP-, las conclusiones preliminares de este comité de expertos contratado por ellos mismos.

El señor PÉREZ (Presidente).- Muy bien, señor diputado.

Tiene la palabra el diputado señor Gastón Von Muhlenbrock.

El señor VON MUHLENBROCK.- Señor Presidente, quisiera insistir, porque comenzamos muy bien como Comisión, e hicimos una actividad respecto de la información entregada por la Contraloría General de la República y otros organismos que nos hicieron ir caminando bastante más rápido en nuestras investigaciones, pero la vez pasada cuando tuvimos una reunión de coordinación, antes de la

REDACCIÓN DE SESIONES

5

semana distrital, vimos en la Secretaría una cantidad de oficios que estaban pendientes y después tomamos algunas resoluciones bastante fuertes respecto de condicionar la venida del presidente de EFE hasta que no entregara la total información que le venimos solicitando desde hace meses.

En ese sentido, concuerdo con el diputado señor Claudio Alvarado en que ingresó el presupuesto del 2008 al Congreso. En la Comisión de Hacienda nos va a tocar ver el mismo tema. No se trata de que haya habido lentitud en la entrega de información, sino que no quieren entregarla.

Por otro lado, me llama la atención que una empresa, como EFE, que ha gastado más de mil millones de dólares, no pueda tener un sistema -sabemos que existe gente que se especializó en sistemas computacionales; estamos en el siglo XXI- a través del cual nos puedan entregar la información en forma expedita.

La Secretaría puede corroborar que han pasado más de dos meses desde que pedimos información a EFE y la niegan.

Por lo tanto, solicito recabar la unanimidad de la Comisión para que el presidente de EFE no venga hasta que no entregue la información, para así hacerle las preguntas que corresponda. Porque, si no, va a concurrir a la Comisión y nos va a entregar la información después, si es que la llega a entregar.

Pese a que el presidente de la Comisión ha insistido en recabar la información, no la han entregado, o lo han hecho en forma parcial.

No me cabe dudas de que al interior de EFE ha habido problemas de administración. Esa información, que necesitamos a la brevedad, hoy, con los sistemas computacionales, debería estar en nuestro poder en 48 horas.

El señor PÉREZ (Presidente).- Enviamos un oficio al presidente de Ferrocarriles del Estado y al presidente del directorio del SEP, quien va a estar con nosotros en un rato más, haciéndoles ver nuestro malestar por la irresponsabilidad en la lentitud para entregar la información solicitada.

Se envió un listado a ambas reparticiones, a ambos ejecutivos, de todo lo que estaba pendiente. Esperamos recordárselo a don Patricio Rojas en esta oportunidad.

No puede ser que la Comisión esté solicitando antecedentes y los señores de Ferrocarriles, teniendo tanto personal desocupado en estos momentos, no ordenen que rápidamente busquen la información y nos la envíen dentro de los días siguientes. Hemos sido *baipaseados*.

REDACCIÓN DE SESIONES

6

Si en el pasado tuvimos malos ejecutivos, creo que los actuales no son mejores. Lamentablemente, hay que decírselo a don Patricio Rojas.

-Ingresa a la sala de la Comisión el señor Patricio Rojas.

El señor PÉREZ (Presidente).- Señor Patricio Rojas, presidente de SEP, le damos la bienvenida a nuestra Comisión.

Usted ya está en antecedentes, en forma pormenorizada, de lo que nos interesa, de tal manera que para ganar tiempo voy a ofrecer la palabra a los señores diputados para que formulen las consultas.

El señor ROJAS (don Patricio).- Señor Presidente, he estado como oyente en la mayor parte de las sesiones realizadas por la Comisión. Por tal razón, he visto que al inicio de la sesión los invitados tuvieron la posibilidad de hacer una presentación y hemos oído que la más reciente fue la del presidente anterior de EFE, señor Guillermo Díaz, y la de los funcionarios representantes de Temoinsa.

Quiero solicitarle que me conceda algunos minutos para hacer una intervención global de la visión general que tengo, como presidente del sistema SEP, sobre la empresa EFE.

Por supuesto, también responder a todas las preguntas, por eso estoy acá, con el máximo de conocimiento en mi poder.

El señor PÉREZ (Presidente).- Señor Rojas, la Comisión tomó el acuerdo de no dar ese tiempo a nuestros invitados, puesto que perdíamos minutos, incluso horas, con exposiciones que no resolvían los problemas que le interesan a la Comisión y no daban respuesta a nuestras inquietudes.

De tal manera que prefiero seguir con el trabajo, sin perjuicio de que si nos queda tiempo, pueda redondear entregando el informe.

Tiene la palabra el diputado René Manuel García.

El señor GARCÍA.- Señor Presidente, no se si en esta ocasión se justifica el acuerdo de la Comisión. La razón es muy simple. Es absolutamente diferente el papel que tiene don Patricio Rojas, como administrador, porque tal vez la intervención global que quiere hacer va a dar tema para formular algunas preguntas. Acotemos el tiempo a veinte minutos. No sé si don Patricio podrá hacer una intervención global en ese tiempo. Es una propuesta. La Comisión la puede rechazar. El rol de administración de empresas públicas de nuestro invitado es distinto al manejo de Ferrocarriles. Por ese motivo, si la Comisión lo tiene a bien,

REDACCIÓN DE SESIONES

7

propongo otorgar veinte minutos para una exposición del señor Rojas.

El señor PÉREZ (Presidente).- Si hay unanimidad por parte de la Comisión no tengo inconveniente.

¿Habría acuerdo?

No hay acuerdo.

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

El señor ALVARADO.- Señor Presidente, quisiera que se me aclaren algunas cosas que dicen relación con el Plan Trienal 2003-2005, en orden al compromiso que la empresa de ferrocarriles asumió respecto al financiamiento.

Debo recordar que el Plan Trienal, del orden de 1.100 millones de dólares, tenía un compromiso de aporte de recursos provenientes de EFE del orden de 500 millones de dólares. Para tal efecto, en los fundamentos del plan se señalaba que la fuente de recursos de EFE iba estar constituida, fundamentalmente, por la enajenación de bienes inmuebles declarados prescindibles, de participaciones accionarias en sociedades de desarrollo de negocios ligados a las inversiones y securitización de los flujos relacionados, principalmente, con los arriendos de inmuebles destinados a uso comercial.

Ha transcurrido ya bastante tiempo del período de inversiones y hemos leído en la prensa que Hacienda está haciendo una solicitud de recursos o está avalando créditos por más de 150 millones de dólares, con el propósito de cubrir el vencimiento de pasivos de corto plazo de EFE. Me gustaría conocer cuál es la misión que tiene el señor Rojas como presidente del SEP.

¿Qué pasó con la enajenación de activos y dónde están esos recursos? ¿Qué pasó con la modernización de la gestión que iba a ahorrar recursos? ¿Qué pasó con los compromisos asumidos por EFE? ¿A qué atribuye él que en un Plan Trienal discutido con Hacienda, el SEP, la propia empresa y con un compromiso de recursos de 500 millones de dólares, hoy los recursos no existan?

Un Plan Trienal que partió en 1.100 millones dólares, dónde se endeudó la empresa con proveedores y con el sistema financiero al no tener capacidad de generación de ingresos. No los podía pagar y el Estado de Chile, nuevamente, tiene que colocarse la mano al bolsillo para cubrir esos pasivos.

En consecuencia, pasamos de un Plan Trienal de 1.100 millones de dólares a 1.500 millones de dólares. ¿Cuál es la apreciación que tiene el SEP respecto de eso? ¿Cuál es la responsabilidad que le atribuyen a los directores pasados de EFE

REDACCIÓN DE SESIONES

8

respecto de esa capacidad de gestión, que fue comprometida formalmente ante el Estado de Chile para el desarrollo del Plan Trienal y que hoy, prácticamente, no existe?

Existen vencimientos de pasivos hasta 2015, producto de inversiones que se realizaron hasta 2005 y que hoy no están rentando.

Solicito también que nos señale cuáles fueron los estudios, la evaluación técnica social y económica de los proyectos del Plan Trienal. La consultamos en la discusión presupuestaria del año pasado. Hasta hoy estamos esperando la información y no ha llegado. La hemos reiterado en diversas oportunidades. Creo que el SEP, para dar el visto bueno a la ejecución del Plan Trienal tiene que haber conocido esos estudios de rentabilidad social y económica. De otra manera, no me explico que esos proyectos hayan salido adelante. Hoy, con el transcurso del tiempo se ha demostrado que fueron un rotundo fracaso.

¿Cuáles fueron las primeras medidas que, como presidente del SEP, adoptó cuando tomó conocimiento de la actual crisis de EFE?

¿Ha realizado el SEP alguna actividad contralora o algún seguimiento acucioso sistemático al Plan Trienal? Lo pregunto porque da la impresión de que aquí se aprobó algo, se dejó hacer, y aún no se ha reaccionado respecto del peor momento de la crisis.

¿A qué atribuye él la actual situación de EFE? Pregunto esto porque hoy EFE no está en una situación crítica debido a que no se hayan aprobado los recursos. A EFE se le aportó 1.100 millones de dólares y bajo esa perspectiva, aquí hay un derroche, una mala asignación de recursos y una mala evaluación de los proyectos que, finalmente, la han sumido en un estado desastroso. En consecuencia, ¿cuál es la visión que tienen respecto a este fracaso?

¿Cada cuánto tiempo el SEP, a través de su dirección, solicitaba la información correspondiente o pertinente en relación a lo que sucedía en EFE? ¿Cómo califica la gestión del directorio presidido por el señor Ajenjo?

El señor ACCORSI.- Quisiera que el señor Rojas nos informe respecto del siguiente tema.

Hoy se discute el presupuesto y en estas discusiones se ha dicho, a través de autoridades y diputados, que EFE no es viable en las condiciones que está actualmente. ¿En qué se basan esos dichos? ¿Cómo se enfrentará el tema presupuestario? Enfrentar este tema de desarrollo presupuestal respecto a EFE con estos antecedentes, y decir que no es viable antes que se apruebe el presupuesto, es tremendamente grave. Por lo tanto, considero

REDACCIÓN DE SESIONES

9

necesario que se nos explique cuál es su posición, como presidente del SEP, sobre esta materia presupuestaria.

El señor VON MÜHLENBROCK.- Aquí hay una negación de información por parte de EFE respecto de los oficios que se han pedido reiteradamente y que aún no se han entregado.

¿Cuál es su opinión respecto del informe que se hizo? ¿Tuvo usted conocimiento del informe que hizo la Contraloría General de la República respecto de todas las irregularidades de EFE?

¿Cómo se encontraba el SEP al momento de asumir como presidente? ¿Ha realizado el directorio del SEP más de alguna actividad contralora en las empresas del Estado, especialmente en EFE? ¿Envió el SEP, bajo su mandato, información técnica a las autoridades superiores, sean éstas el Ministro de Transportes y Telecomunicaciones o el Presidente de la República?

¿A qué o a quién se debe la actual situación de EFE?

Respecto de las responsabilidades de los directores de la administración de EFE, usted ha sido uno de sus más arduos defensores; sin embargo, se está impulsando una nueva comisión especial decidida en relación a conocer la situación en que se encuentra la empresa. En ese sentido, ¿por qué esto pareciera ser una especie de contradicción?

¿Estaba el SEP en conocimiento de las graves irregularidades que se estaban cometiendo en EFE? ¿Le pareció prudente el contrato suscrito con la Inmobiliaria Plaza Constitución por el arriendo de las nuevas oficinas de la calle Morandé, considerando que las pérdidas de la empresa en ese momento eran exorbitantes? ¿En alguna oportunidad se representó esta situación al señor Ajenjo?

¿EFE le informaba indicadores de gestión? ¿Tuvo alguna información respecto de las gestiones de compra por proveedores chinos y de otras nacionalidades para proveer de material rodante a EFE?

Por último, ¿cómo evalúa la gestión de los directores anteriores de la Empresa de Ferrocarriles del Estado?

El señor PÉREZ (Presidente).- Quiero aprovechar la oportunidad para referirme a algunos temas, entre otros, el reportaje que presentó hace algunos días Chilevisión, que fue doloroso no sólo para quienes integramos esta Comisión, sino para el Congreso Nacional, porque la bancada Ferroviaria viene trabajando el tema de Ferrocarriles hace nueve años. En el pasado, 120 diputados, con excepción de uno, solicitaron al Presidente de la República que se hiciera una inversión para implementar el tren al Sur de Chile, porque era una necesidad fundamental del país y

REDACCIÓN DE SESIONES

10

no de los sureños. Así se hizo, pero la verdad es que hizo en tan mala forma que basta con haber visto el reportaje mencionado para cerciorarse de ello. Queda claro que la gestión de los antiguos ejecutivos fue mala. Me preocupa que los actuales ejecutivos pudieran estar siendo tan malos o, a lo mejor, peores que los anteriores.

¿Por qué decimos esto? La Comisión está indignada con los actuales ejecutivos. Hemos oficiado reiteradamente y a usted le enviamos uno hace algunos días quejándonos por la tardanza en la respuesta de Ferrocarriles a esta Comisión, a fin de poder hacer su trabajo. Resulta incomprensible, no tiene ninguna justificación que pasen dos meses y no nos llegue respuestas a nuestras consultas.

Asimismo, es lamentable que no se tomen medidas frente a los bienes abandonados y botados a lo largo del país por Invia, teniendo un gerente dedicado exclusivamente a poner atención en estas materias. Tenemos ramales abandonados, con rieles que está sacando la población cercana, no solamente los que estaban en la vía, sino también aquellos que llevaban el cable que conectaba una estación con otra; tenemos estaciones y terrenos abandonados que están siendo tomados. ¿Hasta cuándo vamos a seguir con el abandono de los bienes de Ferrocarriles que son del Estado y que pertenecen a todos los chilenos!

Por ejemplo, nos preocupa los reclamos que, permanentemente, estamos recibiendo de Vilcún; una bodega tomada por un grupo de personas y que no haya un abogado de Ferrocarriles que vaya y presente una demanda en los tribunales pidiendo el desalojo del lugar. En el pasado, las tomas fueron lamentables y ahora se trata de un bien del Estado, una bodega de la cual se hace mal uso, en el caso de Vilcún, cuestión que encontramos realmente lamentable.

Asimismo, hemos tenido denuncias de vecinos de Puerto Varas, por una bodega que se arrendó con la finalidad de hacer alguna fiesta y la población cercana reclama reiteradamente por los desordenes y la bulla del lugar. En fin.

Repito, no hemos tenido respuesta de Ferrocarriles acerca de qué se está haciendo hoy. A lo largo del Sur de Chile hay un sinnúmero de material abandonado y no solamente el que he mencionado, sino también trenes enteros, automotoras, bodegas. Aquí, tengo una foto de la Estación Omer Huet, que tiene más de cien metros de largo. Esta bodega fue construida para atender a los trenes de ese sector y hoy no trabaja nadie en ella. Hoy tenemos abandonados, detrás de ese gran galpón, entre el galpón y los fierros, unos automotores de Merval, de Valparaíso.

La Octava Región no es receptáculo de basuras de ninguna naturaleza. Entonces, ¿por qué van a abandonarlos a ese lugar? Si no van a ser utilizados estos u otros carros que están

REDACCIÓN DE SESIONES

11

abandonados, que son cientos y a lo mejor miles, ¿por qué no se venden como chatarra, reducimos eso a dinero y, por ende, reducimos también el déficit financiero que tiene la empresa? ¿Por qué tanta tardanza para tomar estas decisiones? Eso es lo que nos tiene realmente preocupados.

La verdad de las cosas es que la comisión ha visto, por parte de los actuales ejecutivos, una inoperancia completa. Por eso he dicho que a lo mejor son peores que los anteriores, ya que ni siquiera están preocupados de dar respuesta a los oficios que les estamos enviando. Los anteriores, al menos se preocupaban de que funcionara el tren al sur de Chile y que hoy no funcionan. Entonces, estos "gallos" debieran tener un poco más de tiempo para atender estas situaciones que son tan complejas.

En julio del año pasado, con motivo de las inundaciones en la comuna de Los Ángeles, un gran terraplén se vino abajo, por donde pasaba ferrocarriles y, en ese entonces, se llegó a un acuerdo por parte de los vecinos, del gobernador y de la empresa de Ferrocarriles, para reconstruir nuevamente un paso que había bajo los rieles del ferrocarril para la gente del sector.

En aquella oportunidad solamente se hizo un muro de tierra compactado para que siguiera pasando el tren y esta reparación del túnel bajo los rieles se iba a hacer dentro de las siguientes semanas. Se consultó respecto de esto a los ejecutivos de Ferrocarriles en una oportunidad en que estuvo usted también allá y no tuvimos ninguna respuesta, no se ha dado solución a ese problema y dejamos que el tiempo siga pasando.

Les hicimos la consulta de por qué no prolongábamos el tren que llega hasta Chillán hasta Monte Águila para dar una señal de que por lo menos avanzábamos en ese sentido, que se atendiera a la gente de Biobío, a la gente de Malleco, a la del sector de Cabreros, etcétera. Dijeron que lo iban a estudiar. Pero, fíjense que esto sucedió hace ocho meses y todavía no llega el estudio.

Ni siquiera nos dicen que no es posible, atribuyendo ello a la falta de recursos. Eso es irresponsabilidad neta, estimado Presidente.

Aquí tenemos una nota donde un empresario de Biobío pregunta qué se puede hacer para seguir trasladando a la gente que quiere viajar en el tren desde Chillán al norte, para que los buses puedan hacer esa combinación. Ferrocarriles se comprometió a dar una solución en julio de este año. Han pasado muchos más meses, no hay solución, no hay respuesta, no hay explicación.

De esa manera, indudablemente, no vamos a poder avanzar, no vamos a superar el problema, no estamos proyectando nada en esta empresa, pero sí estamos pidiendo recursos que nosotros tendríamos la mejor intención de entregar como parlamentarios, si supiéramos que se van a invertir de buena manera, que vamos a

REDACCIÓN DE SESIONES

12

rehabilitar el tren porque es una necesidad de país, como lo dije antes, pero, lamentablemente, tenemos una falta de comunicación completa con quienes son los actuales ejecutivos de Ferrocarriles.

En cuanto a la viabilidad del tren, nunca, en ningún país del mundo, Ferrocarriles ha sido rentable o viable desde el punto de vista económico, lo cual no va a ser la excepción en Chile. Tampoco lo es salud, tampoco lo es educación, pero éste es un servicio público, que tiene que financiarlo el Estado, así como se está haciendo con Transantiago. Es algo parecido, es un servicio que se debe dar al país. De tal manera que nos importa mucho aquello y esperamos que pronto tengamos el informe del Banco Mundial para saber cuál es su opinión y qué es lo que necesita Chile, su gente, Ferrocarriles y cada uno de nosotros.

Respecto de una explicación que dio en su momento el señor Carlos Mladinic, deseo preguntar qué tuición, cuál es la responsabilidad, cuál es el grado de influencia o decisión que tiene el Presidente del SEP en cuanto a la empresa de Ferrocarriles. Ésta es una empresa que, a través del tiempo, pareciera que se ha desentendido de todas aquellas personas e instituciones a las que debería rendir cuentas periódicamente, como el Ministerio de Transportes. No sé si sucedió lo mismo con el SEP, pero también a la Contraloría, no se la dejó fiscalizar.

Todas son consultas que hacemos porque estamos ya cansados, con exceso de trabajo en la comisión y, la verdad de las cosas, nos está torpedeando la propia empresa para avanzar como quisiéramos.

Tiene la palabra el diputado señor Espinoza.

El señor ESPINOZA.- Señor Presidente, mi consulta va dirigida al señor Patricio Rojas y es muy similar a la que hiciera el diputado señor Accorsi, en el sentido de la discusión presupuestaria para el 2008.

En primer lugar, ¿cuál es su percepción, como máxima autoridad del SEP, respecto del futuro de Ferrocarriles? Porque, como muy bien lo decía, se han generado una serie de especulaciones con relación al aumento de voces que lo que estarían buscando es privatizar la empresa.

En segundo lugar, ¿cuál es su percepción acerca de la restitución del servicio? Es algo que todos esperamos. Ayer, me quedé pasmado con una reunión que tuvimos con algunas autoridades de gobierno, pues veo que en la discusión presupuestaria se pretende mejorar el servicio en un lapso de tres o cuatro años, cuestión que me parece que no guarda relación con la aspiración y anhelo que tienen las personas, pues sus estaciones se encuentran inutilizadas y lo único que esperan es que se restituyan los servicios. Sin embargo, por lo que se ve del presupuesto de 2008

REDACCIÓN DE SESIONES

13

en esta materia, según lo que decía el diputado señor Alvarado, todo va destinado a pagar deudas.

Por otro lado, se ha mencionado el tema de Puerto Varas. Soy diputado por esa zona y debo decirle que Ferrocarriles ha arrendado su inmueble a un centro de carácter cultural. En realidad, desde que ha funcionado ese centro, con obras de diferente índole, siempre ha tenido una persecución por parte de la máxima autoridad local, quien pertenece a un partido de la Oposición. No obstante ello, esa misma autoridad, que ha declarado públicamente la entrega de ese inmueble en arriendo, facilitó permiso el 18 de Septiembre para que en ese lugar se realizaran actividades.

Ahora, en Puerto Varas no hay centros culturales y Ferrocarriles, al arrendar el inmueble, ha hecho un aporte importante a la cultura de la comunidad.

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

El señor QUINTANA.- Señor Presidente, por su intermedio, quiero consultar al señor Rojas lo siguiente. Ante la Comisión de Transportes del Senado, señaló expresamente que todas las decisiones de los trenes son políticas. Desde el Presidente Balmaceda en adelante, lo que no tiene nada de extraordinario. ¿Podría aclararnos sus dichos? ¿A qué hizo referencia con ello?

Por otra parte, si usted afirma el carácter político de las decisiones de inversión, supongo que está consciente de que está atribuyendo la responsabilidad a personas distintas de los responsables de EFE encargados de ejecutar el plan trienal investigado. Para nuestra Comisión es crucial escuchar su opinión sobre esta materia. Entonces, según su declaración, ¿debemos entender también que las demás decisiones que toma el SEP son políticas y no sobre criterios empresariales, corporativos o técnicos como lo sucedido con la paralización del proceso de licitación en el puerto de Talcahuano y de venta de los activos de Zofri?

Por otro lado, derivado siempre en lo anterior, si las decisiones sobre esto son políticas, sin duda, debemos entender, con mayor razón, que el nombramiento del directorio y la fijación de las directrices de la empresa también lo son. Si por intermedio del SEP se definen las decisiones de inversión de EFE, ¿de qué manera el comité y, en particular, usted pueden influir en la estructura gerencial de la empresa?

Recientemente, el Estado se ha constituido nuevamente en un avalista de EFE para suscribir créditos por 160 millones de dólares. ¿Qué rol tuvo el SEP en esa decisión? Tomando en cuenta el gran déficit de EFE, ¿cree conveniente seguir asignándole recursos y garantías que no podrán ser cubiertas por la empresa?

REDACCIÓN DE SESIONES

14

Hemos visto en publicaciones de prensa la propuesta de reestructuración de EFE, presentada por la directiva de la empresa. Se suspenderían servicios mal evaluados, como por ejemplo, el de Victoria-Puerto Montt. Eso podría significar desahuciar prácticamente a la mitad del tramo del ferrocarril y a todas las aspiraciones del sur que fueron señaladas como prioridad en un momento para la empresa.

Me hago cargo de lo planteado por los diputados Espinoza y Alvarado, en el sentido de que es fundamental conocer el resultado del estudio del Banco Mundial. Ese resultado lo necesitamos hoy. No nos sirve en un mes más, porque hace dos días se dio cuenta a este parlamento del presupuesto de la Nación y se solicitan 110 millones de dólares. Por lo tanto, la pregunta que uno se hace es si ese dinero va sólo a vencimiento pasivo, a pago de deudas y al plan de retiro de funcionarios.

Por consiguiente, antes de aprobar el presupuesto, es fundamental, no sólo para esta Comisión, sino para la Cámara de Diputados, saber efectivamente cuáles son los lineamientos, por ejemplo, qué es lo que se tiene pensado respecto de cargas de pasajeros.

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

El señor OJEDA.- Señor Presidente, está de más decir que quienes comenzamos la llamada bancada ferroviaria, los diputados José Pérez, Jaramillo y el que habla, teníamos tantas ilusiones en los ferrocarriles. Trabajamos con la empresa en la Cámara y aprobamos sus proyectos, pero hoy nos encontramos investigándola, lo que para nosotros es una verdadera desilusión. Queremos que se establezcan las responsabilidades, porque esto no puede quedar así. Para eso está esta Comisión, pero también queremos mirar hacia el futuro, en el sentido de reestablecer a la Empresa de los Ferrocarriles de la manera como siempre la quisimos.

Me gustaría preguntarle a don Patricio Rojas cuáles son sus verdaderas atribuciones. ¿Cuál es su grado de resolución y decisión ante las decisiones que pueda adoptar la Empresa de los Ferrocarriles? ¿Estima que las ha ejercido bien o que ha tenido tropiezos u obstáculos? ¿De qué manera se ha desempeñado? ¿Alguna vez tuvo conocimiento de irregularidades? Si su respuesta es afirmativa, ¿las hizo ver en su momento a través de los canales correspondientes? ¿Tuvo respuesta o no al respecto? ¿Cómo ejerce el trabajo de fiscalización, control o coordinación con la Empresa de los Ferrocarriles? ¿Cuál es la metodología? ¿Hay otras personas que deben asumir responsabilidades, que tienen que ver con algunos de estos aspectos anormales, o que deban informarnos respecto de lo que ha pasado?

Queremos conocer de alguna manera en qué condiciones se encuentra EFE, porque nos interesa que salga del transe en que se

REDACCIÓN DE SESIONES

15

encuentra. Por eso, es importante conseguir el documento que se ha estado solicitando. ¿Qué medidas se están adoptando en este momento para revertir la situación de la Empresa de los Ferrocarriles? ¿Cuáles son los procedimientos, recursos y el espíritu que anima a la Empresa de los Ferrocarriles? Porque cuando se comenzó a hablar de la instalación y modernización de los ferrocarriles, lo que interesaba realmente era el ferrocarril de Chillán al sur.

Nos interesa el sur de Chile. El ferrocarril es indispensable para el transporte y el progreso de Chile. Ferrocarriles nació con la historia de Chile y es fundamental en el descongestionamiento de las vías de transporte.

Un medio de comunicación dio a conocer que habría una disminución del personal de Ferrocarriles. Es un tema que nos preocupa. Por eso, quiero que nos informe cuál es la política que tiene el SEP y la empresa de Ferrocarriles respecto de la racionalización de la dotación administrativa.

Queremos establecer las responsabilidades, pero también nos interesa que Ferrocarriles despegue, a pesar de sus cimientos precarios. No queremos que muera, sino que reviva, y si para ello requiere recursos, habrá que dárselos, con el objeto de que funcione.

Ahora bien, de lo que ha pasado en la empresa, habrá que establecer las responsabilidades correspondientes, pero Ferrocarriles no puede quedar en la indefensión y sin recursos. Por eso, necesitamos que nos dé a conocer las condiciones en que se encuentra, a fin de reemprender la marcha y Ferrocarriles resurja.

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

El señor ROJAS (don Patricio).- Señor Presidente, como presidente del SEP durante el actual mandato presidencial de la señora Michelle Bachelet, recibimos un plan trienal que culminaba en 2005, por lo cual sólo nos correspondió empezar a ver los resultados y hacer las evaluaciones que correspondían dentro del Sistema de Empresas Públicas.

Debo manifestar que tal situación está bastante bien regulada por la ley de Ferrocarriles, modificada por decreto ley, el cual manda que el directorio de EFE sea designado por la Corfo, responsabilidad que ésta trasladó al Sistema de Empresas Públicas. Así se ha hecho desde entonces, para designar y remover directores y designar y remover al presidente de la empresa.

Además, tal relación ha estado bien regulada, entre el SEP y la Empresa de Ferrocarriles, específicamente creada por su ley de 1993, por resolución de la ley 19.847, la cual prescribe

REDACCIÓN DE SESIONES

16

que en los casos en que haya financiamientos con aval del Estado, previamente autorizados por el Congreso Nacional en virtud de la disposición constitucional, tales empresas estarán obligadas a suscribir un convenio de programación anual con el SEP, en este caso, EFE. En lo que concierne a mi responsabilidad, desde el 2006 hasta hoy día, tales convenios de programación se han cumplido estrictamente. Luego entregaré los resultados de dichos convenios.

Por lo tanto, y en lo que respecta a la relación de trabajo con la empresa, el SEP, por disposición de EFE, y en virtud de los antecedentes que señalé, tiene que realizar revisiones e informes de los planes estratégicos de las empresas. En consecuencia, le corresponde revisar el plan trienal, cosa que se hizo en su oportunidad en la anterior administración del directorio y del Gobierno. Por lo tanto, también debe revisar e informar los proyectos de presupuestos anuales.

Asimismo, el SEP -y con esto respondo algunas preguntas que se han hecho sobre el avance físico y financiero-, en virtud del convenio de programación, recibe trimestralmente la información que establecen esos convenios sobre indicadores financieros y operacionales de la frecuencia de trenes, los índices de seguridad y otros datos técnicos bastante objetivos y cuantificables. Además, tiene la obligación de hacer reportes trimestrales respecto de ese cumplimiento.

Ahora bien, el convenio de programación al que EFE está obligada a realizar y que se cumplió estrictamente en 2005 y 2006 -los anteriores no fueron de mi responsabilidad- tiene la obligación de dar dos informes semestrales y uno anual al Presidente de la República y a los presidentes del Senado y de la Cámara de Diputados.

Por lo tanto, los informes sobre el cumplimiento o incumplimiento de los convenios de programación de los indicadores financieros y de las metas técnicas y operacionales están dados anualmente, y así lo hemos hecho. Esos documentos están en el Congreso Nacional desde el momento en que se envían. En dos oportunidades he firmado el oficio respectivo a la Presidenta de la República y a los actuales presidentes de ambas Cámaras Legislativas. De modo que esa información está a disposición de los señores diputados.

Como se ha planteado, desde el comienzo de nuestra gestión, en abril o mayo del año pasado, al revisar lo que había sido la ejecución del plan trienal 2003-2005, teniendo en cuenta la expectativa que se había creado en el país de restituir el modo ferroviario como un transporte al alcance de la población, de la producción y de las exportaciones chilenas por esta vía, empezamos a tener diversas preocupaciones que fueron creciendo.

En mayo del año pasado, en el informe del señor Eduardo Jiménez, director de Control de Gestión de algunas empresas

REDACCIÓN DE SESIONES

17

públicas, se señalaba que, por ejemplo, el Plan Trienal contemplaba que, como resultado para 2006, el resultado operacional sería positivo, con cifras azules. Si no me equivoco, eran 33 millones de pesos. En ese momento ya se señalaba en el informe que no se obtendría un resultado operacional positivo de 33 millones de pesos. Sin embargo, la proyección del SEP es que llegaremos a 7 mil millones de pesos en pérdidas. En mayo, el resultado operacional final fue de 13 mil millones de pesos en pérdidas. No lo digo con alegría, sino con profunda preocupación, la cual va creciendo con el tiempo.

El consejo del SEP comenzó a expresar cada vez más diversas inquietudes por la marcha de la empresa. De lo que sí estábamos seguros -y lo fuimos confirmando- era que las inversiones previstas en el Plan Trienal 2003-2005, que alcanzaban a 1.140 millones de dólares, estuvieron en un plano de ejecución real en tiempo y muy cercanas al monto. Este es un fenómeno que se ha realizado en muchas partes del mundo y que se realiza cada vez que hay obras de gran envergadura como son las obras necesarias para crear líneas de ferrocarril, rehabilitarlas o restituir el modo ferroviario.

En la década del 70, ferrocarriles transportó casi 30 millones de pasajeros anuales, pero en 1990 la cifra se redujo a 8 millones de pasajeros anuales, es decir, hubo un decrecimiento completo, paralización de los servicios y decrecimiento del modo ferroviario en todo el país.

Nos preocupó comprobar si esto se había efectuado en tiempo y con el respaldo debido de los activos físicos que correspondía a esa inversión, y puedo decir que los 1.140 millones de dólares se invirtieron en obras que tienen respaldo físico de vías, de sistemas de comunicación, de sistemas de electrificación, de sistemas de control, de trenes, de estaciones, y de elementos de seguridad que se cumplieron en tiempo y en monto. Está el respaldo físico de estas inversiones. Esto no ocurre habitualmente.

El señor DE URRESTI.- ¡Es mentira!

El señor PÉREZ (Presidente).- Señor diputado, le ruego mantener el orden y el respeto.

El señor ROJAS.- Sin embargo, la preocupación del SEP desde que lo dirijo ha sido creciente con esta empresa, hasta un nivel actual en que creemos -y lo he dicho públicamente- que el modelo de negocios de la empresa diseñado por la ley en 1993 no da para más, está agotado y no se puede continuar así. EFE tiene una grave situación de déficit operacional creciente y de carga financiera impagable. Así de claro. Ésa es la situación que resume la opinión del SEP que dirijo.

REDACCIÓN DE SESIONES

18

EFE es una empresa que tiene agotados sus modelos de negocio, que tiene una situación operacional insostenible, con un déficit que va creciendo de 13 mil millones de pesos de pérdida operacional antes de la depreciación. En 2006, el déficit superó los 17 mil millones de pesos. En 2007 la cifra puede ser aún superior -más de 20 mil millones de pesos- y en 2008 puede aumentar aún más. Este nivel de déficit es insostenible en cualquier empresa.

También, la carga financiera de EFE, que alcanza alrededor de 1.000 millones de dólares en todo el paquete de inversiones autorizadas en su momento, es absolutamente impagable por la empresa por la forma en que operan sus negocios y no hay posibilidad de rentabilidad de esas inversiones.

¿Qué pasó con las expectativas de inversión y las posibilidades reales de que Chile vuelva a tener un modo ferroviario que comunique tanto a sus habitantes como a su sistema productivo? Aquí empiezan las causas profundas y reales de esta situación.

En primer lugar, la estimación de demanda del modo ferroviario de pasajeros fue extraordinariamente mal concebida, equivocada para decirlo con claridad. Se estimó que sistemas de transporte que estaban en una situación de no tener casi funcionamiento durante varios años, como el caso de Merval, que fue la obra que consumió mayores recursos -415 millones de dólares- en ingeniería, vías, túneles, trenes, señalización. En este momento es la obra de ingeniería férrea más moderna de Sudamérica y se encuentra en condiciones óptimas, cualquiera sea el estándar internacional con el que se le quiera medir.

Ocurre que destacados expertos en transporte de nuestro país -hago hincapié en esto, porque muchas veces se piensa que estas estimaciones son políticas- atribuyeron a esa inversión una demanda de 20 millones de pasajeros para el año 2006. Y fue ese antecedente el que llevó a evaluar que su rentabilidad y tasa de retorno serían positivas, por lo cual el Mideplan y las demás entidades que correspondían le dieron su aprobación. Lamentablemente, el resultado real fue que en vez de 20 millones de pasajeros, el año pasado Merval sólo transportó 7 millones 800 mil pasajeros.

Lo mismo ocurrió respecto del Biotrén, en la Octava Región, proyecto en el cual se invirtieron 150 millones de dólares. Y estoy hablando de inversión ejecutada.

En ese proyecto los expertos también atribuyeron una demanda de pasajeros superior a la real, y resulta que ése es el dato que permite estimar los ingresos y, por tanto, la rentabilidad económica del proyecto. Se esperaba que Biotrén transportara 7 millones de pasajeros en 2006, pero sólo transportó 1 millón 700 mil pasajeros.

REDACCIÓN DE SESIONES

19

Esas diferencias explican muy bien lo sucedido.

El señor PÉREZ (Presidente).- Perdona que lo interrumpa, señor Rojas. Ciertamente es muy importante lo que usted no está informando y podríamos tener una larga conversación al respecto, pero más nos interesa que responda a las consultas que le hicieron los diputados, porque el tiempo no nos va alcanzar.

En cuanto al último punto que planteó, sin querer entrar en diálogos puedo decir que cuando a los pasajeros de Concepción se les exige tarjetas magnéticas de cinco mil pesos, a lo menos, siendo que no cuentan con más de mil para comprar un pasaje de ida y vuelta, se comete un gravísimo error. Por eso la gente sólo podía mirar cómo pasaba el tren, muchas veces vacío, ya que no tenía capacidad para comprar esa tarjeta.

Entonces, le pido que se aboque a responder las consultas que le han hecho los señores diputados, para que ocupemos bien el tiempo y no tengamos que pedirle que vuelva la próxima semana.

El señor ESPINOZA.- Señor Presidente, le pido que me permita una interrupción para referirme al mismo punto, porque don Patricio Rojas, a quien respeto enormemente, atribuye el déficit exclusivamente al informe de los expertos, pero resulta que había personas que conducían las empresas, y fueron ellos quienes tomaron decisiones, como, para citar sólo un caso, que el horario del tren entre Osorno-Puerto Montt fuera a las once de la mañana y a las cuatro de la tarde, cuando no se movilizaba nadie.

Nuestras quejas siempre fueron que se establecieran horarios adecuados a las necesidades laborales de la gente, ya que diariamente se desplazan miles de personas entre esas dos ciudades, pasando por Río Negro, Purránque y Frutillar.

Desde ese punto de vista, respeto que nuestro invitado entregue estos antecedentes, que son importantes, pero creo que no cabe discusión alguna respecto de que hubo negligencias brutales de parte del señor Ajenjo en esta materia.

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

El señor DE URRESTI.- Me sumo a lo que dice el diputado Espinoza. El señor Rojas señala que no se produjo el flujo necesario, que los expertos fallaron, pero al menos en las dos obras que señala, Biotrén y Merval, las obras se realizaron y son un activo que quedó.

El problema es cómo explican situaciones tan aberrantes como lo ocurrido con las chatarras que compraron para el tramo Victoria-Puerto Montt, ya que a la semana quedó botada. Además, para ese tramo se consideraron horarios imposibles de cumplir.

REDACCIÓN DE SESIONES

20

No quiero prolongar mi intervención, señor Presidente, pero el señor Rojas dijo algo muy grave: que se agotó el modelo de negocio de Ferrocarriles, con lo cual me confirma su visión absolutamente privatizadora de la empresa. He leído varios artículos de él en los que señala que la empresa es inviable, que hay que venderla, que tiene que funcionar sólo lo que es rentable, lo cual me parece tremendamente grave, porque esa no es la opinión de la Presidenta Bachelet, quien ha señalado, entre otras cosas, que hará todo lo posible para que el Biotrén resulte.

Estas son palabras de alguien que quiere mejorar y reconducir esto, y no decir que está agotado el modelo de negocio. Lo mismo con el tren a Valdivia y Puerto Montt.

Si el señor Rojas tienen una visión privatizadora de la empresa quiero que lo diga, porque no es posible que se busque desguazar a la empresa, como muchos pretenden.

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

El señor ALVARADO.- Señor Presidente, de lo que he escuchado del señor Rojas, antes de que responda las preguntas, me queda claro que está señalando la lápida de Ferrocarriles. O sea, dice que es una deuda impagable y cada día que funciona tiene más pérdidas.

Quiero señalarle algo que no comparto. Él dice que la comisión de expertos ha destacado que en tiempo y plazo se cumplieron las obras y se gastó la plata. Para gastar la plata los plazos siempre se van a cumplir. Y la Contraloría señaló claramente que contratos que partían por 300 millones de pesos terminaban en más de 1.700. Entonces, si se trata de gastar la plata, indudablemente que la gastamos, pero lo que queremos saber es a dónde se la llevaron.

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

El señor VON MUHLENBROCK.- Señor Presidente, lo último que ha señalado el señor Rojas me parece extraordinariamente grave y pido que lo precise. Cuando se hace una evaluación de proyecto, estamos hablando de la estimación de la demanda. Está bien que pueda haber un error de 5 por ciento, pero si estamos hablando de errores de más de 50 por ciento, y que hay un comité de expertos en la materia, y que además esto pasó por Mideplan, que se supone son expertos en evaluación de proyectos, entonces aquí hay una negligencia extrema no sólo de los expertos, sino también de Mideplan y de las personas que dirigían la empresa. A uno le pueden decir que venden un producto y lo triplican para poder aguantar cualquier evaluación de proyecto, pero cifras tan gruesas, con una variación tan grande, ya no estamos hablando de variación de precios.

REDACCIÓN DE SESIONES

21

Entonces, tiendo a pensar que más que una evaluación técnica, esto fue algo absolutamente político.

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

El señor ROJAS (don Patricio).- Señor Presidente, respecto de la situación interna, que es tan crítica como se ha señalado, quiero decir simplemente que además de la situación de la mala estimación de demanda, los costos de operación se han elevado de una manera insostenible. El ejemplo del costo de la energía en funcionamiento de los trenes, estoy hablando del tramo Terrasur Chillán y Metrotrén, ha tenido una desviación en el presupuesto de este año de más 1.500 millones de pesos.

Entonces, ingresos decrecientes a los estimados y gastos crecientes provocan, sin duda alguna, los resultados operacionales negativos de la magnitud que he estado señalando.

Respecto de las medidas tomadas por el SEP, he indicado claramente que esto está informado cada vez con mayor preocupación a medida que hemos ido avanzando en los informes trimestrales y en los informes que hemos enviado al Congreso Nacional. Está dicho todo, incluso en la memoria del SEP de 2006. Los señores parlamentarios las pueden revisar. Las enviamos a todos. No se oculta nada. Es una situación muy preocupante y crítica, y eso no tiene nada de lapidario ni de privatizador. Es la comprobación de una realidad.

Cuando se dice que el modelo de negocios no funciona, quiere decir que de esa manera no puede funcionar. Eso no quiere decir que haya que privatizar todo. De ninguna manera. Hay otras formas de cambiar modelos de negocios.

También puedo decir que la situación de la viabilidad y el presupuesto de 2008, que consulta el diputado Accorsi, está la visión que tenemos sobre EFE. Así no puede seguir.

Respecto del presupuesto de 2008, pido excusas. Es una situación en la que he incluido el informe del Banco Mundial y de los expertos, que pasé al SEP para que armen un informe sobre futuros. Mientras no tengamos esos *inputs*, que permitan formar un juicio respecto de cómo seguir hacia adelante, no soy quien para decir de qué manera esto puede continuar o no.

Pero sí estoy convencido de que la decisión más importante del país es saber si se va a continuar o no nuestro país, a la altura del desarrollo económico que tenemos con un ingreso de más de 10 mil dólares per cápita, con un sistema ferroviario como lo tienen otros países de muchas menores condiciones de desarrollo que el nuestro. Ésa es la gran interrogante del futuro.

REDACCIÓN DE SESIONES

22

El informe de Contraloría lo hemos revisado exhaustivamente. Me acompaña el señor Iván Jara, de la asesoría legal del SEP, con quien hemos tenido mucha preocupación y hemos colaborado en todo con la justicia. Están hechas las denuncias de los casos más dramáticos. Hemos identificado 28 temas relacionados con irregularidades, delitos, fraudes, robos y cualquiera otra calificación de daño al patrimonio fiscal. Hay denuncias y querrelas ante la justicia. Un ministro en visita está revisando todas esas situaciones. Ese ministro en visita incluye el caso que le preocupa y que encuentro inaudito, por no decir incalificable, del remate de materiales que se hizo en Santiago, trasladando esos materiales a un local que no estaba habilitado, haciendo una operación muy irregular. Eso merece la máxima sanción. ¡Alguien tiene que ir a la cárcel!

En cuanto al contrato de arriendo de la oficina de la calle Morandé, eso se explicó por el señor Guillermo Díaz, quien señaló que se habían arrendado originalmente tres pisos de la calle Morandé. Y él los redujo a dos. Esa situación se mantiene. No soy quien para decir que al directorio le corresponde juzgar este tipo de gastos. Si fuera por mí, no estaría ahí. Lo digo así de claro.

El señor PÉREZ (Presidente).- ¿Podría decirlo como presidente del SEP?

El señor ROJAS.- No corresponde, señor Presidente.

El SEP ejerce las funciones que he señalado sobre la planificación estratégica y los informes al presidente. Pero la microgestión -que algunos llaman el *micromanagement*- no le corresponde. Estas cuestiones corresponden a un tema interno propio del directorio.

Respecto de los indicadores de gestión, don Eduardo Jiménez puede explicar la compra de trenes chinos. Como se dice, para mí era algo "chino". No tenía la menor información; nunca le he tenido; no he conocido a nadie vinculado a esta operación; no sé nada sobre este antecedente. Por lo tanto, no tengo nada que informar.

Entiendo que el señor Ajenjo dio las explicaciones que correspondían; que él tenía conocimiento. Porque esas fueron todas cuestiones que se plantearon durante su gestión como presidente de la empresa.

Respecto de las tardanzas de la empresa para con la Comisión, también me causa mucha preocupación. Lo he hecho presente. Si bien no está exactamente dentro de las funciones del SEP, las hemos hecho presente, a fin de verificar el cumplimiento.

Me he preocupado de que el SEP sea el mejor exponente de la clase; no tenemos récord de cosas pendientes. Apelo al

REDACCIÓN DE SESIONES

23

secretario de la Comisión, en el sentido de que hemos hecho llegar todas las respuestas que nos han sido requeridas.

La empresa debe dar cumplimiento, dentro de los plazos que corresponden, a todas las consultas que les formule esta Comisión. Y, por supuesto, poner toda la transparencia en la información disponible.

Quiero decirlo con mucha franqueza: esta empresa, desde el comienzo, ha tenido una de las mayores dificultades para ejercer el control de gestión, ya que ha habido falta o insuficiente información; a veces nula información gestada desde el interior, situación interna que se ha analizado acá más de una vez. Algunas de esas personas responsables ya no están en ningún cargo dentro de la empresa.

También quiero decir que tomo mucha nota, como usted lo sabe, de los bienes abandonados y de las situaciones que le preocupan en relación con la bodega de Vilcún. No tenía idea de lo de Puerto Varas. No es mi responsabilidad, pero lo voy a preguntar para obtener datos.

Puedo decir que respecto de extender la línea de Chillán al sur o el ramal a Valdivia, en general esas situaciones tienen que ver con una factibilidad fundamental, el estado de la vía férrea.

Hay que recordar que en el plan de 1.140 millones de dólares, se destinaron recursos y se licitaron solamente dos tramos muy importantes de la vía férrea: centro norte, la conexión ferroviaria de Santiago y la Quinta Región y, posteriormente, centro sur, donde el nivel de la vía alcanzó a llegar solamente hasta Chillán. Después, un tramo entre Hualpi y Concepción, Talcahuano, llamado Lomas Coloradas.

En ese sentido se hizo una inversión muy grande.

Por los técnicos sabemos que la vía tiene clasificaciones A, B, C, D y E. Las más malas son A, B y C y las mejores son las D y E. De ellas dependen la seguridad y la velocidad a la cual puede viajar el tren.

Estos planes se llaman CPIF, y, como ya lo sabe la Comisión, se realizaron y se cumplieron sólo con la mejoría de esos tramos. El resto no tuvo mejoría de vía. Eso justificó que el año pasado se tuviera que suspender el tren hasta Temuco.

El señor PÉREZ (Presidente).- Es decir, se inauguró sin reparar la vía.

El señor ROJAS (don Patricio).- Señor Presidente, quedó en el estándar mejor, con la inversión del plan CPIF, pero en el resto del tramo hacia el sur, incluido el tramo hacia Temuco y

REDACCIÓN DE SESIONES

24

hacia Puerto Montt, se hicieron inversiones menores, con un estándar de preparación de vías muy inferior al tramo Santiago Chillán.

Esa situación fue la que provocó la suspensión del tren de Santiago a Temuco.

Caso distinto es el de Victoria a Puerto Montt. Según mi opinión, el más dramático de todos. Recorrí personalmente todas las estaciones entre Victoria y Puerto Montt y comprobé que no tienen venta de pasajes, porque no existe el tren, y el estado de la línea es extraordinariamente precario. Nunca se hicieron los CPIF hasta el tramo sur.

De los cuatro automotores diesel que circulaban en ese tramo, en este momento están en condiciones de operar sólo dos entre Victoria y Temuco.

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

El señor DE URRESTI.- Señor Presidente, ya que el señor Rojas está aclarando ese punto, me gustaría preguntarle cómo es posible que se haya inaugurado un servicio ferroviario en esas condiciones, comprando equipos, si la vía no estaba en condiciones de soportarlo.

Le quiero recordar, además, que durante el verano de 2006 se invirtió, al menos, un millón de dólares en el tramo Antilhue Valdivia, no obstante que no circulaban trenes.

Creo que el descontrol y la falta de planificación en esas inversiones es realmente monstruosa.

Asimismo, me gustaría que aclarara cómo es posible que con cuatro equipos se funcionara en una vía en la que no era posible circular. Se inauguraron estaciones, se hicieron grandes anuncios y la vía no estaba adecuada. Es importante aclararlo.

El señor PÉREZ (Presidente).- Otra cosa que llama la atención, además de no contar con boleterías, es que la estación de Concepción, según me lo informaron los vecinos hace una semana, tiene un flujo notable de pasajeros y no tiene baños públicos. Eso es gravísimo, quiere decir que las cosas se hicieron de esa manera y ni siquiera las voy a calificar.

Tiene la palabra el diputado Claudio Alvarado.

El señor ALVARADO.- Señor Presidente, el señor Patricio Rojas empezó a responder preguntas, pero me da la impresión de que omitió las primeras que le hice.

REDACCIÓN DE SESIONES

25

Consulté respecto de los montos de deudas que actualmente se están financiando con aportes fiscales, el pasivo de vencimiento a corto plazo. Él señaló, en el curso de su respuesta, que la deuda actual de Ferrocarriles era del orden de 1.000 millones de dólares. Ese valor es el equivalente al plan trienal.

En consecuencia, si la empresa no genera resultados y operacionalmente sigue aumentando sus pérdidas, me gustaría saber en qué momento se detiene eso.

Cada día que pasa es plata que se debe genera intereses que se pagan.

Mi estimación es que si Hacienda está entregando nuevos recursos para financiar vencimientos de corto plazo y el señor Patricio Rojas señala que la deuda es de 1.000 millones de dólares, vamos a terminar pagando dos veces lo mismo y sin que nada funcione.

Se invirtieron 1.000 millones de dólares para que el tren funcionara y generara un retorno económico para cubrir esos pasivos. Sin embargo, acabamos de escuchar que, en los mismos valores de deuda, 1.000 millones de dólares, no genera resultados positivos y ese dinero hay que pagarlo. Por lo tanto, se nos duplica la inversión y nada funciona. ¿Quién paga eso?

Nos podrán decir que la estimación de la demanda fracasó, pero el directorio de la empresa tendrá el criterio suficiente para evaluar si existe una demanda de pasajeros de veinte millones o no.

En segundo lugar, nos acaban de señalar que las vías no fueron del estándar necesario y de todas maneras se compraron los trenes y se inauguraron las rutas. ¿Quién paga eso, o nos conformamos con el aplauso por el corte de cinta un mes antes de la elección?

Al inicio de la sesión planteé que íbamos a terminar pagando 500 millones de dólares adicionales, pero, por lo que usted señala, me estoy convenciendo de que vamos a pagar el doble del plan trienal por algo que no funciona. Eso, no es gratis.

Vino el señor Ajenjo y dijo que el tren no funciona porque al plan trienal que continuaba no le dieron la plata. ¡Gracias a Dios que fue así y no les dieron la plata!

Vino su antecesor en el SEP y dijo que no tenían ninguna posibilidad de controlar, que esa es gestión del directorio, y que al directorio lo nombra el SEP.

Me gustaría que don Patricio sea concreto. Ha dicho que la deuda de EFE es impagable. ¿Qué decisión tomamos ahora, ya?

REDACCIÓN DE SESIONES

26

Dejémonos de romanticismos y de decir que el tren tiene que conectar un nuevo servicio de pasajeros. Esa oportunidad ya se le entregó a EFE y con la voluntad de este Parlamento, aprobando los recursos y la ley especial para tomar el aval del Estado.

El compromiso de EFE de aportes de recursos propios no está en ninguna parte y, en consecuencia, el déficit sigue aumentando.

Efectivamente, quiero que nos responda hasta cuándo el Estado de Chile, o sea todos los ciudadanos, van a pagar la irresponsabilidad, las malas decisiones y el uso político de la inauguración de las estaciones del tren.

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

El señor MONCKEBERG.- Señor Presidente, esta es la segunda sesión a la que vienen representantes del SEP y da la impresión de que hay que cerrarlo.

Hay que hacerlo porque el ex presidente que vino dijo abiertamente a la Comisión, que no tenía facultades para hacer prácticamente nada. El actual presidente, pese a que reconoce que existen esas facultades, no las ejerce.

Tenemos una institución que no sirve para nada.

Quiero ir al origen. Por los datos públicos, quisiera preguntarle a nuestro invitado, qué experiencia específica y concreta tiene en administración de empresas. ¿Qué sabe de la forma en que se administran los activos, los pasivos o se toman las decisiones?

Nadie discute su extenso currículum en materias de salud pública, pero en el que se publica en la página oficial del Gobierno, no hay una sola actividad asociada a una empresa pública o privada. Quizá hay una omisión en esto.

En consecuencia, ¿cómo el Presidente, siendo la cabeza del sistema de control de empresa pública, pudo no tener experiencia alguna en administración de empresas públicas o privadas?

Aquí se han dado varias cifras. Usted asume en 2006 y todos sabemos que el verdadero desfaldo en Ferrocarriles se produce con anterioridad. Por favor, han pasado casi dos años y, observando las cifras, el hoyo no solamente sigue, sino que aumenta.

El estado resultado de EFE, que se envía del 1 de enero al 30 de junio de 2006, en comparación con 2007, arroja un resultado de explotación que aumentó en un 30 por ciento. No

REDACCIÓN DE SESIONES

27

estamos hablando de haber heredado algo distinto, sino que del año pasado al presente ha aumentado la pérdida en un 30 por ciento.

¿Qué ha hecho usted en estos 12 meses para detener esto?

Irrita que se muestre sorprendido con estas cifras. No puede sorprenderse. Usted debe pedir excusas de por qué estas cifras no se han enfrentado. Es su obligación.

Las atribuciones del SEP son enfáticas. Usted, recientemente, hizo noticia en los diarios por sus decisiones y actuaciones respecto de una empresa portuaria. Usted tiene facultad para remover a los directores de todas las empresas.

Hoy se muestra sorprendido por las decisiones que tomó el director anterior, pero ni usted ni su antecesor le pidieron la renuncia a ningún directorio de Ferrocarriles. En base a los antecedentes, aquí no se hizo nada.

¿Para qué -a juicio suyo- existe el SEP, sino para tomar estas decisiones? Usted dice que el control del SEP sobre la situación de Ferrocarriles ha sido cercano, firme y acucioso. Incluso dice que se ha hecho todo, pero usted no ha cumplido la ley, incluso partiendo con el Congreso Nacional. Según la ley, ustedes deben entregar en mayo de cada año, al Presidente de la República y al Congreso Nacional, un informe de gestión del año precedente. Este informe debe incluir el desempeño económico y financiero de todas las empresas en las cuales presta asesoría técnica, incluso una evaluación específica del grado de cumplimiento.

Usted nos acaba de decir que todo se entregó y no es efectivo. Tenemos los informes. Usted envió el sumario del balance; son dos páginas. No hay evaluación de resultado ni especificación de nada. Este informe es público, por tanto usted no ha cumplido ni siquiera con la ley que lo obliga a rendir cuenta sobre esta gestión. Si ustedes hubieran agregado un párrafo que significara la evaluación específica del grado de cumplimiento, nosotros los habríamos llamado hace varios meses y les habríamos dicho que estaban atrasados respecto de la demanda que estaban esperando, porque resulta que no se ha llegado a comprar boletos de Metro en Biovías ni en Merval, ni siquiera en el 10 por ciento de lo que ustedes esperaban, razón suficiente del porqué no lo hicieron.

¿Es este incumplimiento con el Congreso también ocurrió con la Presidenta de la República? Este incumplimiento no es solamente de la administración anterior, sino también suyo, porque estos papeles siguen llegando así; son dos páginas por empresas públicas. ¿Es esto lo que exige la ley? ¿Es ésta la evaluación específica del grado de cumplimiento?

REDACCIÓN DE SESIONES

28

Cuando usted asumió, en su escritorio tuvo tres informes, entre los muchos que debió tener. Uno de ellos se refería al grado de abultamiento de los ingresos del período 2005 mediante la emisión de facturas incobrables por cerca de 2.300 millones de pesos. La actual administración declaró incobrable la mayoría de ellos y el SEP no hizo nada.

El tema de la Inmobiliaria de Plaza Constitución, sobre el que usted dice que si hubiese estado en EFE no se habría ido a esas oficinas, hoy está en conocimiento de la Fiscalía, y no hay ninguna acción penal sobre este tema presentada por el SEP. ¿Es normal que una empresa tenga en un balance a fines de 2005 con activos por cobrar por 2.300 millones de pesos y que en junio de 2006 se hayan declarado incobrables cerca del 80 por ciento de sus activos? ¿No le llama la atención de sentido común que ese balance estaba inflado por algún motivo, independientemente de que pueda haber sido para tener efectos sobre el bono o lo que sea?

Las deudas incobrables de Ferrocarriles ustedes las informaron. ¿Para qué informan si no toman una sola medida? No hay una empresa en Chile seria que declare incobrable el 80 por ciento de una deuda que curiosamente se produce por factura en los últimos tres meses del año. ¿El SEP para qué está? ¿Qué hizo? ¿Preguntó? ¿Tomó decisiones? ¿Averiguó si había algún delito o, al menos, un problema contable? Nada, literalmente nada.

Tengo acá el fajo de oficios que la Contraloría les mandó a ustedes pidiendo información y quejándose porque no se la entregaban. Y usted se queja de que se encontró con una empresa que no daba información. En otras palabras, no era transparente. ¡Si yo soy director del SEP, los echo a todos! ¡Si yo estoy encargado de controlar una empresa pública y ésa no entrega información y no es transparente, no puede quedar ningún director! Finalmente, usted tiene una misión y no se cumple.

Me parece que dijo que le parecía chino el tema de los trenes chinos. Para mí ese idioma es totalmente desconocido. Sé que muy pocas personas en Chile hablan chino y no tengo porque exigirle a usted que hable dicho idioma, ¿pero no le llama la atención -se lo digo con franqueza- que se hayan hecho estas compras millonarias sin licitación pública? Su antecesor dijo aquí que sí había conocimiento de muchas otras empresas interesadas en vender trenes a EFE. Sin embargo, ni su antecesor ni usted han declarado aquí que les llama la atención que compras de esta naturaleza se hagan sin licitación pública. Y la única que se hizo con licitación pública fue la de esta región, y funcionó adecuadamente en lo que se refiere a la compra, no en cuanto a su funcionamiento posterior.

Ahora, usted nos dice que no nos puede explicar nada respecto del presupuesto porque las cosas no se saben. Bueno, el presupuesto de Ferrocarriles para el año que viene aumentó en un 21 por ciento y la deuda de Ferrocarriles en su gestión no ha

REDACCIÓN DE SESIONES

29

disminuido. La plata del gasto social, la que llega a los chilenos más pobres, aumentó en un 11 por ciento, pero para esta empresa quieren que los parlamentarios aprobemos un aumento del 21 por ciento. ¿Usted cree, con la mano en el corazón, que están dadas las condiciones, no sólo dentro de Ferrocarriles, sino que también dentro de la institución que usted maneja, para garantizarnos que las cosas van a cambiar y que van a administrar ese incremento del 21 por ciento mejor de lo que han administrado hasta ahora?

El señor PÉREZ (Presidente).- Tiene la palabra don Patricio Rojas.

El señor ROJAS (don Patricio).- Señor Presidente, voy a tratar de continuar respondiendo las preguntas pendientes y decir también que temas como la situación reciente del presupuesto de 2008 y la presentación a la Presidenta, son temas que no me compete discutir en esta comisión, debido a que creo que todavía falta que este Congreso conozca el informe que, a petición del mismo y de los señores parlamentarios, se hizo en la ley de Presupuestos del año pasado, para contar con el estudio del Banco Mundial.

Estamos también en vísperas de recibir el informe del grupo de expertos, que se designó por el SEP, presidido por el ex ministro, don Jorge Rodríguez Grossi, don Mario Marcel, don Andrés Concha, don Marcos Buchi y el arquitecto Marcial Echeñique, un distinguidísimo profesional, profesor de transporte y decano titular de arquitectura de la Universidad de Cambridge.

Así es que, en esa condición, el futuro de la empresa tiene todavía informes pendientes y por entregarse, pero en la discusión del presupuesto que ustedes van a tener en este tiempo, tendrán oportunidad para conversarlo y discutirlo con quienes concurren a dar las explicaciones necesarias.

Respecto del endeudamiento, quiero que, con su venia, señor Presidente, el señor Eduardo Jiménez, quien conoce muy bien estos asuntos y es el controlador de gestión que tenemos en el SEP, dé las explicaciones a las preguntas de los señores parlamentarios.

El señor JIMÉNEZ.- Señor Presidente, se han planteado varios puntos en relación a temas económicos y financieros y quiero precisar sólo algunos aspectos centrales.

La gestión del SEP, desde marzo a abril, particularmente la mía, como director de empresas públicas, desde junio o julio del año pasado, ha consistido en realizar un seguimiento bastante detallado y profundo de la realidad económica y financiera de la compañía.

REDACCIÓN DE SESIONES

30

Como dijo nuestro presidente, si bien es cierto que tenemos informes trimestrales, manejamos información mensual de la situación económica de lo que está aconteciendo con la compañía.

Respondiendo algunas de las preguntas económicas, planteadas, específicamente, por los señores diputados, la primera se relaciona con el financiamiento. Quiero decir que, efectivamente, para el plan trienal eran 1.140 millones de dólares y que las fuentes de financiamiento de ese plan trienal correspondían a bonos emitidos desde 2003 hasta comienzos de 2006, por una cifra cercana a los 512 millones de dólares, que cuentan con la garantía del Estado y del Fisco y cuyo capital vence alrededor de 2034. Solamente, en este minuto, la empresa tiene el compromiso de pagar los gastos financieros.

El segundo recurso o fuente que se allegó a la compañía para hacer frente a este plan de inversiones, correspondió a un financiamiento por 100 millones de dólares con el BNP, banco francés y, justamente, con el propósito de poder financiar la compra de ferrocarriles de Merval.

Ese crédito no se encuentra garantizado por el Fisco y es un crédito que tiene un vencimiento de alrededor de 10 ó 12 años, tanto de intereses como de capital.

Adicionalmente, el plan trienal contempló una cifra de ventas de activos, que se suponía que eran prescindibles por parte de estos, ya que no aportaban al giro operacional del negocio de la compañía, que era de alrededor de 100 millones de dólares. De esos activos, al 31 de diciembre de 2006, se habían ejecutado del orden de 47 millones de dólares.

Se incluye ahí una cifra por el 20 por ciento de la participación. EFE tenía el 40 por ciento de la participación en Fepasa; luego, vendió la mitad de esta participación, quedando finalmente con un 20 por ciento, lo que equivale, aproximadamente, a 15 millones de dólares por ese concepto. Además, había aportes del fisco para la Quinta y la Octava Regiones por un total de 104 millones de dólares, debido a que algunos de los proyectos contemplaban no solamente inversión de carácter ferroviario, sino también obras públicas, tales como vías, ciclovías, túneles, paisajismo, etcétera. Estas obras fueron ejecutadas y sus costos asumidos por EFE, razón por la que el fisco le debe hacer devolución de estos recursos a la empresa.

El señor PÉREZ (Presidente).- ¿Se hizo la devolución?

El señor JIMÉNEZ.- Se está haciendo, pero ese tema lo abordaré junto con los 160 millones de dólares que en este minuto aparecen en la prensa.

Por lo tanto, todos estos recursos suman setecientos sesenta y algo de millones de dólares y, aún así, faltan 300

REDACCIÓN DE SESIONES

31

millones de dólares para cubrir las fuentes de financiamiento. Esta última cantidad era el financiamiento de proveedores a largo plazo, tanto para el proyecto CPIF, que contempla el mejoramiento de la infraestructura en CPIF norte, zona de la Quinta Región; en CPIF centro, zona de Santiago-Chillán y el trayecto que hace el Biotrén. Además, contempla el proyecto del SEC, que tiene que ver con el control eléctrico y la operación de los trenes. Todo lo anterior suma 1.100 millones de dólares.

Ahora, quisiera repetir que estos 300 millones de dólares antes mencionados tienen un pago en el largo plazo y tampoco se encuentran garantizados por el fisco, pues éste garantiza sólo 512 millones de dólares. No sé si con esto respondo el tema del endeudamiento.

Por otra parte, respecto de los 160 millones de dólares...

El señor ALVARADO.- Disculpe, a mí me queda clara la fuente de financiamiento, pero entiendo, por lo que usted señala, que de los mil millones de dólares, prácticamente, 100 millones eran de aporte fiscal y los otros 900 millones, aunque estén en el largo plazo, se deben pagar de igual manera, pues ese dinero se gastó. Por lo tanto, ¿efectivamente comparten el criterio de que vamos a terminar pagando dos mil millones de dólares?

El señor JIMÉNEZ.- Señor Presidente, me gustaría responder primero con respecto a los 160 millones de dólares. Esa cantidad de dinero, decreto de Hacienda, le permite específicamente a la empresa EFE tomar la cantidad de dinero del Estado para reestructurar algunos de los vacíos que están en el corto plazo que, como ustedes saben, es de un poco más de 100 millones de dólares. Estos recursos la empresa los requirió durante el 2006 y el 2007, y algunos vencimientos que tiene específicamente con algunos trenes, con CPIF y con SEC.

En consecuencia, quiero dejar claro que los 160 millones de dólares es dinero que se encontraba comprometido por EFE con anterioridad y lo que se está haciendo es darle una forma más adecuada para que se pueda hacer frente, en el futuro, a esas obligaciones.

El señor MONCKEBERG (don Nicolás).- Sin embargo, la deuda ha aumentado.

El señor JIMÉNEZ.- Así es. Por lo que señalaba, la empresa tuvo que recurrir a los 100 millones de dólares de financiamiento de corto plazo para lo cual contó con la aprobación del ministerio de Hacienda, entre los años 2006 y 2007.

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

REDACCIÓN DE SESIONES

32

El señor ROJAS (don Patricio).- Señor Presidente, se pregunta sobre algo que también ha salido en los diarios, y ahí está la preocupación de ustedes, cual es la situación del número de personal de la empresa EFE.

El señor PÉREZ (Presidente).- Disculpe, una pequeña interrupción.

Estamos próximos a cumplir el tiempo de término de la sesión.

¿Habría acuerdo para prorrogarla en 15 minutos?

Acordado.

Recupera la palabra el señor Rojas.

El señor ROJAS (don Patricio).- A comienzos de la década de los 70, la dotación de personal de EFE alcanzó a 28 mil trabajadores. En 1990, en la empresa existían 7 mil trabajadores y actualmente hay 1.400. Ésas son las reducciones que ha experimentado el personal de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado. En este momento se ha hecho un plan de retiro voluntario para racionalizar aún más la dotación de planta de todo tipo y de personal requerido para los servicios que se están prestando -es evidente que ha habido una reducción bastante importante de servicios de trenes- y eso permite que esas personas no queden sin tener actividad y puedan seguir recibiendo su sueldo. Ésa es la situación en este momento. Es un retiro voluntario.

Respecto de la estimación de demandas que señaló el diputado Von Mühlenbrock, ya señalamos cuál era la situación. Sin duda alguna, esto lo vieron los expertos en transportes, muy desprestigiados en la disciplina interna; Sectra y los organismos que tenían que dar autorizaciones para este plan de inversiones. Ahora, hay grados de equivocación que reconozco que son bastante comprensibles, pero hay otros que no lo son, y este último fue uno de los no muy comprensibles, porque de 20 millones de pasajeros, en realidad se tenía 7,8. Afortunadamente, este año está mejorando y tenemos la esperanza de que Merval pueda llegar a alrededor de 10 o, con optimismo, a 11 millones y medio de pasajeros. Es la única filial que puede tener un resultado de equilibrio operacional en un futuro a corto plazo.

El señor MONCKEBERG (don Nicolás).- Señor Rojas, ¿cuál es hoy la tasa de ocupación de Merval?

El señor ROJAS (don Patricio).- Las tasas de ocupación promedio de EFE son de menos de 30 por ciento. La tasa internacional que se estima necesaria para que un ferrocarril resulte en un punto de equilibrio es de 65 por ciento. Con eso está dicho todo. En Merval esa tasa promedio no corresponde, pues hoy está un poco sobre el 50 por ciento de ocupación. Por eso, si

REDACCIÓN DE SESIONES

33

se llega a aproximar al 60 ó 65, se va a alcanzar la tasa estándar internacional de operabilidad rentable, que esperamos que tenga la Quinta Región.

Respecto de las observaciones de cerrar el SEP, no creo sean motivo de un comentario mío, porque no corresponde a mi ámbito de atribuciones cerrar el SEP ni cosas de esa naturaleza. Para eso, existen los mecanismos que disponen la Constitución y las leyes respecto de la creación, cierre o término de instituciones públicas.

Con respecto a mi experiencia en empresas, voy a responder muy brevemente.

Tengo título habilitante para desempeñar el cargo que ejerzo, así como lo he tenido para desempeñar tres veces el cargo de ministro de Estado y estar a cargo de grandes organizaciones de nuestro país, relacionadas con las Fuerzas Armadas, la seguridad de la nación y la educación de Chile. Tengo el "privilegio" de haber sido exonerado por el régimen militar, señor Presidente. Soy exonerado de la Universidad de Chile, y durante tal período tuve desempeños obligados en organismo internacionales de todo tipo, incluyendo empresas financieras y crediticias de grandes conglomerados administrativos.

Respecto de la aseveración sobre haberme sorprendido por las pérdidas operacionales, debo manifestar que no dije sorprendido, dije que estaba preocupado, y el estado de preocupación uno tiene el deber y la obligación de asumirlo como actitud de cambio, y eso es lo que hemos hecho. No hemos tenido una preocupación pasiva, sino activa, como lo hemos demostrado con los informes.

Respecto de éstos, no sé si el señor diputado que planteó la interrogante sobre los informes que mandamos al Congreso Nacional los leyó oportunamente, pero no son de dos páginas. Están aquí, y se los podemos remitir nuevamente. Examinan cada uno de los indicadores de las diferentes situaciones.

El señor MONCKEBERG (don Nicolás).- ¡Aquí están! Son dos páginas por empresa, señor Presidente.

El señor ROJAS (don Patricio).- Respecto de las facturas incobrables, señor Presidente, tal situación fue detectada por nuestro análisis de control de gestión y señalada la inconveniencia de haberlo colocado en una situación de ingresos en el balance del año 2005. Dada la rectificación hecha por el SEP, la empresa EFE provisionó las partidas como incobrables.

El señor MONCKEBERG (don Nicolás).- Pido una interrupción, señor Presidente.

REDACCIÓN DE SESIONES

34

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

El señor MONCKEBERG (don Nicolás).- Señor Presidente, lo que pasa es que el problema de la factura incobrable se produjo por tres años consecutivos. Durante tres años consecutivos tal situación no se corrigió.

El señor ROJAS (don Patricio).- Señor Presidente, con su venia, tal respuesta la va a dar el señor Eduardo Jiménez.

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

El señor JIMÉNEZ.- Señor Presidente, efectivamente, las facturas fueron reconocidas en el estado de resultados del 2005. Entiendo que obedecen a algunos servicios por atravesos, por paralelismos, porque se hicieron con diferentes empresas. Algunas de ellas no corresponden exclusivamente al año 2005, lo cual es efectivo, sino también a años anteriores.

Cuando revisamos la situación en el balance de cierre en el 2006, se analizó en profundidad este tema y se decidió, en conjunto con la empresa, tomar los resguardos adecuados y provisionar el ciento por ciento de las facturas.

Lo que quiero aclarar es que se provisionó el ciento por ciento, que no se ha hecho el castigo respectivo, por cuanto la empresa tiene que emprender las acciones judiciales que estime necesarias. En ese proceso se encuentra hoy día la situación. Pero en el estado de resultados del 31 de diciembre de 2006, se recogieron las provisiones que correspondía hacer, considerando el largo plazo en que se encontraban impagas las facturas.

El señor PÉREZ (Presidente).- Retoma el uso de la palabra el señor Patricio Rojas.

El señor ROJAS (don Patricio).- Señor Presidente, la discusión sobre temas del año 2008 corresponde al trabajo de este Congreso Nacional, por ello me excuso de iniciar aquí ese debate.

Para finalizar, quiero precisar aquellas cuestiones de orden político manifestadas por el diputado señor Jaime Quintana.

Cuando me preguntó si las decisiones eran o no políticas, simplemente recordé la historia de Chile.

En Chile, el ferrocarril no nace con el tramo Caldera-Copiapó, a iniciativa de Guillermo Wheelwright, sino antes. Históricamente, el primer proyecto fue el ferrocarril Santiago-Valparaíso, durante el gobierno de José Joaquín Pérez, quien, embarcado en la estación Mapocho, recorrió todas las estaciones hasta Llay-Llay, donde se efectuó su inauguración.

REDACCIÓN DE SESIONES

35

La gran obra ferroviaria de nuestro país en el siglo antepasado, el viaducto del Malleco, fue una decisión política e inaugural del Presidente Manuel Balmaceda.

En el siglo pasado, el Presidente Arturo Alessandri también inauguró un tramo ferroviario durante su mandato.

Así ha sido siempre en la historia de Chile. Por eso, cuando digo que esto fue una decisión política, sin duda que lo fue, de gobierno. No tiene nada de malo que haya decisiones en orden a restablecer en nuestro país un modo ferroviario que habíamos abandonado durante casi tres décadas y que venía con un deterioro muy grave no sólo para la comunicación entre las regiones y al alcance de los chilenos, sino también para el transporte de carga, que sigo creyendo que es el negocio ferroviario con más perspectivas de rentabilidad en el futuro.

El señor ALVARADO.- Señor Presidente, en los tres casos que indicó el señor Rojas el tren funcionó por muchos años. Sin embargo, en este último caso se gastaron 1.100 millones de dólares y no funcionó.

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

El señor MONCKEBERG (don Nicolás).- Señor Presidente, después de la experiencia que hemos tenido en esta Comisión de que algunos invitados nos dicen cosas inexactas, me he propuesto no dejar pasar ni siquiera los detalles.

Tengo en mi poder el informe original enviado por el SEP -lo pedí hace algunas horas-, en el cual aparecen todas las empresas públicas, las de Corfo y las portuarias. Cada una de ellas se informa en dos páginas, indicando su gestión financiera. El SEP no envió nada más respecto de esas empresas. Pero, esto no es lo que exige la ley, como el análisis comparativo de resultados y el cumplimiento de metas y, por lo tanto, estamos ante un incumplimiento de la ley. Que no se diga algo que no es efectivo, porque, al final, si esto se hubiera cumplido, puedo asegurar que nos habríamos dado cuenta de que había que pararlo antes.

Respecto de la experiencia del señor Rojas, nadie duda de que la tiene en el ámbito de la defensa y de la medicina, que ha sido nombrado ministro y que es un destacado y fiel militante de la Democracia Cristiana. No obstante, le pregunté por su experiencia en empresas, lo cual no conocemos hasta la fecha.

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

El señor VON MÜHLENBROCK.- Señor Presidente, considero una aberración la estimación de demanda de 20 millones de pasajeros que se hizo, por cuanto la equivocación fue mayor del 60

REDACCIÓN DE SESIONES

36

por ciento. ¿Qué expertos hicieron esa estimación de demanda? ¿Se les pagó? ¿Cómo pasaron todos los filtros de Mideplan y de la Sectra? Sin duda, una estimación de demanda que se cae en más de un 60 por ciento es realmente una aberración y creo que el presidente del SEP concuerda conmigo.

El señor ROJAS (don Patricio).- Señor Presidente, en el caso de Biovías las estimaciones de alrededor de 8 millones de pasajeros para 2006 fueron realizadas por los consultores Fernández & De Cea. Asimismo, la estimación de demanda de Merval fue hecha por un experto inglés contratado al efecto como consultor.

El señor QUINTANA.- ¿Cómo se llama?

El señor JIMÉNEZ.- Steer Davies fue el consultor que revisó las estimaciones de demanda de Merval.

El señor VON MÜHLENBROCK.- ¿Las revisó o las hizo?

El señor JIMÉNEZ.- Señor Presidente, las primeras proyecciones de demanda se realizaron en la Sectra para efectos del proyecto Merval. Esas estimaciones de demanda eran superiores al valor que hemos señalado y seguramente llegaba a alrededor de 40 millones de pasajeros. Posteriormente, dichas estimaciones fueron revisadas en informes específicos que se le pidieron al consultor Steer Davies, quien tiene bastante experiencia en estas materias. Él estimó la demanda en un poco más de 20 millones de pasajeros. Cabe precisar que siempre cuando se hicieron dichas estimaciones, particularmente en el caso de Merval, se suponía que dicho proyecto tenía un cierto grado o nivel de integración con el sistema de buses. Por lo tanto, si bien no había una integración total, había una integración con algunos sistemas de buses que permitían acercar a los pasajeros a las estaciones del Merval.

En el caso del Biovías siempre se pensó en la integración modal para llegar a los 7 u 8 millones de pasajeros.

El señor ROJAS (don Patricio).- Señor Presidente, para esa estimación de Biovías la licitación no se ha hecho y hoy la frecuencia de esos trenes es cercana a uno cada hora, en las horas valle. El atractivo para una integración del sistema de transporte público es muy bajo.

Ahora, respecto a los informes que enviamos al Congreso Nacional y a la Presidenta de la República, la diferencia radica en que nosotros damos un informe completo y muy detallado una vez al año, y hay informes semestrales que son parciales.

El señor MONCKEBERG (don Nicolás).- Pero no es lo que la ley les exige.

El señor PÉREZ (Presidente).- Por haber cumplido con su objeto, se levanta la sesión.

REDACCIÓN DE SESIONES

37

-Se levantó la sesión a las 13.13 horas.

CLAUDIO GUZMÁN AHUMADA,
Redactor
Jefe de Taquígrafos de Comisiones