

REDACCIÓN DE SESIONES

1

COMISIÓN ESPECIAL INVESTIGADORA DE LA EMPRESA DE FERROCARRILES DEL ESTADO

Sesión 20ª, celebrada en miércoles 7 de noviembre de 2007,
de 11.05 a 13.05 horas.

VERSIÓN TAQUIGRÁFICA

Preside el diputado señor José Pérez.

Asisten la diputada señora Marisol Turres y los diputados señores Claudio Alvarado, Alfonso De Urresti, Fidel Espinoza, René Manuel García, Guido Girardi, Enrique Jaramillo, Nicolás Monckeberg, Sergio Ojeda, Jaime Quintana y Gastón Von Mühlenbrock.

Concurren, en calidad de invitados, los señores Jorge Rodríguez Grossi y Jorge Inostroza, presidente y gerente general de la Empresa de Ferrocarriles del Estado, respectivamente.

TEXTO DEL DEBATE

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

El acta de la sesión 18ª se da por aprobada, por no haber sido objeto de observaciones.

El acta de la sesión 19ª, ordinaria, 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 GARCÍA (Presidente accidental).- Tiene la palabra el diputado Jaramillo.

El señor JARAMILLO.- Señor Presidente, creo que la invitación hecha al nuevo presidente de la Empresa de Ferrocarriles del Estado nos ayudaría mucho a conocer su programa de trabajo, su visión sobre la empresa y la conclusión que tuvo en su momento como presidente de una comisión de expertos. Lo señalo porque seguramente lo va a exponer, para evitar las decenas de preguntas que se pueden formular de parte nuestra, ya que él viene recién llegando a la empresa, tan discutida y de moda por la manera de haber sido conducida por sus ex ejecutivos.

Por lo tanto, quiero proponer una moción que redundará en el trabajo de la sesión de hoy, en el sentido de evitar el máximo de preguntas que acostumbramos a hacer a nuestros invitados y dejar que el señor Rodríguez haga una exposición general. Así

que no dilatemos en demasía esta sesión, que puede ser muy fructífera, si queremos que algún día vuelva el ferrocarril al sur.

El señor PÉREZ (Presidente).- Señor diputado, comparto plenamente su preocupación. Lo que sucede es que muchas veces algunos señores diputados llegan atrasados y formulan las mismas consulta que se hizo minutos antes. De manera que trataremos de evitar ese tipo de situaciones.

Tiene la palabra el diputado René Manuel García.

El señor GARCÍA (don René Manuel).- Señor Presidente, nos hemos encontrado con la sorpresa de que el fiscal, señor Asenjo, antes de irse de Ferrocarriles, nos mandó la tan solicitada lista de contratos, que pedí desde el inicio de la investigación. Nos envió 14 contratos donde se detalla el monto inicial y cuánto se terminó pagando. En estos 14 contratos hay una diferencia entre el presupuesto inicial y lo que finalmente se pagó de ¡26 mil millones de pesos!

Si no quieren entregar las cifras, porque se les cae la cara de vergüenza decir cuánto fue el aumento de estos contratos, pido que nos den el número de ellos. Pero advierto que en 14 contratos ya hay 26 mil millones de pesos de diferencia, vale decir, más de 50 millones de dólares de aumento.

Aquí está el meollo del despilfarro que se produjo en Ferrocarriles y no nos vengán a hablar de una estación o de un puente que no funciona. Aquí está el meollo del despilfarro. Quiero reiterar la cifra para que todos la escuchen ¡26 mil millones de dólares en 14 contratos! Y no les quepa duda de que estos han sido los contratos que menos aumento han tenido, porque curiosamente el día antes de que el fiscal renunciara nos envía esta lista. Por lo tanto, si no nos quieren dar las cifras, solicito oficiar para que nos envíen la lista de los contratos que tuvo Ferrocarriles en el plan trienal.

-Ingresa el invitado.

El señor PÉREZ (Presidente).- Damos la bienvenida al señor Jorge Rodríguez Grossi, presidente del directorio de Ferrocarriles del Estado.

Nos interesa conocer tanto la tarea que tiene por delante como el futuro que visualiza para esta empresa. A todos nos interesa que el ferrocarril no muera, pero debemos conocer el déficit económico de la empresa y los grandes errores cometidos para que esta empresa funcione de mejor manera.

Chile necesita contar con un ferrocarril, ya que nuestras carreteras en pocos años más se verán saturadas de automóviles. El ferrocarril aparece como una alternativa para el transporte de pasajeros, pero eso no será posible si contamos con vehículos que tienen 30 ó 40 años de uso y que han sido reacondicionados o reparados parcialmente a su llegada al país. Me refiero al caso específico de los trenes que circulan en el tramo Victoria -Puerto Montt, que fueron abandonados a las pocas semanas de llegar a Chile.

Tiene la palabra el diputado señor René Manuel García.

El señor GARCÍA (don René Manuel).- Señor Presidente, el señor Rodríguez Grossi debe estar operado de los nervios, porque de otra forma no nos explicamos cómo se hizo cargo de esta

empresa. Se lo decimos con mucho respeto, porque entendemos que se ha hecho cargo de un problema sumamente grande.

El diputado Jaramillo acaba de hacer una petición que apoyo. Cuando esta Comisión comenzó a investigar pedimos que nos enviaran la información acerca de los montos de los contratos, esto es, a cuánto ascendían cuando se adjudicaron y en cuánto terminaron. Lamentablemente, no nos ha llegado. Con sorpresa nos enteramos de que antes de renunciar el señor Asenjo, fiscal de Ferrocarriles, nos envió parte de esa información, pero que corresponde a tan sólo 14 contratos y de que en dichos 14 contratos, que no me cabe duda que deben ser los de menor monto, hay una pequeña diferencia de 26 mil millones de pesos en aumento de los montos pagados. Vale decir, se pagaron más de 50 millones de dólares adicionales por esos contratos.

Entonces, por su intermedio, señor Presidente, le queremos dar una pequeña tarea a don Jorge: que nos mande el resto de los contratos, con el monto inicial y el monto final, así como nos mandaron estos 14, porque creo que usted, señor Rodríguez, ya se dio cuenta de que aquí está el problema de las platas en Ferrocarriles.

Como muy bien ha dicho nuestro Presidente, nos mueve la intención de investigar hasta el final y, sobre todo, el deseo de que Ferrocarriles del Estado cumpla el rol que no sólo la gente del sur espera, sino la de todo el país. Queremos que esto funcione como debe ser.

Por eso, don Jorge, lo felicito por la hombría que ha tenido para tomar esta "papa caliente", este hierro candente. Espero que no se queme las manos y que nos ayude a clarificar qué fue lo que sucedió.

Señor Presidente, como sólo tenemos algunos contratos, solicito que se oficie a la Contraloría, que debe tener parte del total de los contratos, para que nos haga llegar el monto inicial de estos y, si es posible, que el señor Contralor venga y nos haga una exposición respecto de este tema.

El señor PÉREZ (Presidente).- El monto inicial y las razones del aumento, es lo que deberíamos pedir.

Tiene la palabra el diputado señor Enrique Jaramillo.

El señor JARAMILLO.- Señor Presidente, me siento bien con la presencia de un ex gran ministro de la República, con quien me correspondió trabajar muchísimo y llegar a conclusiones bastante interesantes. Que bueno que nuevamente esté en el servicio público, don Jorge, porque usted le hace bien a Chile.

Para quienes queremos tanto el tren se nos abre un futuro diferente al que había al comienzo de esta investigación. Hoy el ánimo es otro, especialmente el de quien habla.

Creo que más que preguntas puntuales es necesario pedirle a don Jorge Rodríguez, quien presidió el Comité de expertos convocados por el SEP para analizar la situación de la empresa y elaborar un plan de reestructuración, que nos diga algo respecto de esas importantes materias.

También espero que responda algunas preguntas de carácter general, como por ejemplo, cuál es su impresión acerca de la condición actual de la empresa, su visión acerca del plan de negocios futuros y de los ejecutivos con los que contará en su

gestión. Además, que nos adelante un poco qué pasará con la persecución de las responsabilidades civiles y penales de quienes provocaron la actual situación de la empresa. A veces cuesta decirlo, pero todos lamentamos lo que está pasando en EFE.

Ésas son mis preguntas, señor Presidente.

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

El señor ALVARADO.- Señor Presidente, en cuanto al oficio que envió el señor Asenjo, quiero manifestar que me parece que la información que contiene es extremadamente delicada. Como soy querellante en la causa que se sigue en tribunales, pondré a disposición del ministro en visita esa información, ya que, claramente, estamos frente a la máxima jurídica que dice que a confesión de parte, relevo de prueba, puesto que el oficio señala que varios de los aumentos de los montos de los contratos se hicieron sin la debida autorización, que se buscaron fórmulas de finiquito para poder regularizarlos y, de una u otra manera, entregar platas que no tienen justificación.

Se gastaron recursos sin la autorización de nadie, por lo que, claramente, estamos frente a un caso de malversación de recursos públicos que debe estar dentro del ámbito de la investigación de los tribunales de justicia, porque hay responsabilidades de quienes tenían cargos de ejecutivos que no se subieron, como corresponde, y que hoy día tienen a esta empresa en el descalabro financiero que todos conocemos.

Hecha esa mención, quiero señalar que, después de tanto solicitarlo a través de la Comisión Mixta de Presupuestos, hace dos días, pude conocer el informe del Banco Mundial.

Desde esa perspectiva, quiero centrar mi planteamiento en lo siguiente:

Claramente se señala que EFE tiene una situación financiera que no es sustentable. Eso está claro. Es una empresa que tiene una deuda de más de mil millones de dólares y no tiene flujo. El déficit operacional es del orden de 50 millones de dólares, tal como lo conocimos en la Comisión Mixta de Presupuestos.

Una de las debilidades de EFE es que no existe una planificación que marque el rumbo.

Quiero saber qué rumbo le va a fijar el actual presidente de EFE, dado que todos estos proyectos de planificación e inversión anteriores se hicieron sin ningún rumbo.

Además, se señala que, en la forma de administración de ferrocarriles, había una superposición entre los criterios políticos y los criterios y objetivos empresariales, y que no se ha podido blindar a la empresa -dice el informe- de los vaivenes políticos.

Quiero saber de qué manera va a procurar que esta ambigüedad entre decisiones políticas y decisiones meramente empresariales no sigan coexistiendo en Ferrocarriles del Estado.

Además, se señala que cuando se delega en el SEP la facultad de nombramiento de directores se produce una ambigüedad, porque claramente esos nombramientos tienen un criterio de carácter político y no técnico.

Me gustaría conocer qué opinión tiene el actual presidente de EFE respecto del grado de control que pueda ejercer el SEP respecto de la empresa, o si necesariamente hay que diseñar otro sistema u otros procedimientos que permitan detectar situaciones a priori, porque aquí todo lo que hemos conocido en la Comisión investigadora son hechos consumados.

En consecuencia, es un punto importante que debemos abordar en este análisis del futuro de EFE.

También se señala en este informe que existe una política tradicional en EFE de brindar servicios; no importa el costo y no importa si esto tiene rentabilidad económica o tiene rentabilidad social.

Desde esa perspectiva, quiero conocer cuáles son los modelos de negocios, o de qué forma se va a reestructurar la empresa para que este tipo de situaciones sean corregidas y las decisiones sean en función de análisis de mercado, de rentabilidad económica o de rentabilidad social y no exista esta confusión.

Me preocupa un punto, que me gustaría que lo pudiera abordar con profundidad en la discusión en la Comisión Mixta de Presupuestos, a través de la Partida Ministerio del Interior, hacia los gobiernos regionales. Se entrega una facultad a los gobiernos regionales, que es una nueva opción, de traspasarle recursos a Ferrocarriles.

Me parece absolutamente delicado que en la ley de Presupuestos actual estemos analizando una partida del Ministerio del Interior, que faculta a los gobiernos regionales a traspasar recursos a ferrocarriles sin ningún tipo de limitaciones, cuando tenemos toda esta situación anormal, irregular, de crisis profunda en lo administrativo, en lo económico, en lo financiero. Tenemos un descalabro, en términos generales, en una empresa que ha causado alarma e impacto público por investigaciones serias de la Contraloría y de los tribunales, y antes de dar alternativas u opciones de solución, se está abriendo la puerta para que, a través del Ministerio del Interior, los gobiernos regionales le pasen recursos.

Entonces, me preocupa lo siguiente: si los informes técnicos dicen claramente que uno de los graves problemas de EFE es por la superposición entre intereses políticos, que no necesariamente van de la mano con las decisiones de carácter técnico, otra vez vamos a cometer el mismo error. Los gobiernos regionales son instancias de carácter político. Por lo tanto, ante un planteamiento de recorridos del tren en una determinada región, en determinadas épocas sensibles, es muy difícil que la autoridad política se resista.

Teniendo los recursos, esa sensibilidad política puede evaluar positivamente un traspaso a ferrocarriles para reinstalar el servicio y lo van a hacer competir con recursos para salud, infraestructura, educación, vivienda, todo lo que pueden hacer los gobiernos regionales.

Entonces, de qué manera eliminamos el factor político, ampliamente reconocido en el informe técnico, si por esta vía el propio Poder Ejecutivo le está entregando esa facultad a los gobiernos regionales.

Me temo, y se lo digo con absoluta sinceridad, que ese razonamiento llevó prácticamente a una situación de quiebra a ferrocarriles. Algunos podrán decir que no quiebra porque los

activos son mayores que los pasivos y hay un patrimonio, pero es cuestión de que veamos cuánto vale ese patrimonio y nos vamos a dar cuenta de que la empresa la medimos por los flujos, por su rentabilidad futura. Es una empresa que técnicamente está quebrada y que puede salvarse exclusivamente porque tiene el aval del Estado para sacarse la mochila de deudas.

Tenemos un análisis técnico, serio, dedicado y lo estamos haciendo de manera inversa. Incluso, antes de que EFE genere su reestructuración, defina su modelo de negocio, defina los tramos que son rentables, defina los tramos que socialmente son atractivos, estamos dando la posibilidad de entregar recursos, no a personas técnicas, no a quienes tengan una visión global de lo que sucede en la empresa, sino a quienes tienen una decisión de carácter político.

Autorizamos a todos los gobiernos regionales del país, de Arica a la Antártica, a entregarle plata a ferrocarriles aunque no tengan tren en su región. Por decir lo menos, me parece delicado y me llama profundamente la atención.

El Presidente de la Comisión ha dicho a la prensa que si las regiones quieren tener tren que lo evalúen y pongan la plata. Tal vez, allí está la decisión que tomó Hacienda para colocar esa partida. Si alguien quiere tren, que pague y que no asuma el costo ferrocarriles.

En definitiva, se puede liberar de un costo a la empresa, pero les cargamos ese costo o un déficit muy grande a los gobiernos regionales que pueden estar inducidos o motivados para seguir actuando con decisiones de carácter político y no técnico.

Me gustaría que precisara ese punto.

Las versiones de Hacienda, cuando he preguntado las razones, son que está en ese criterio o análisis, traspasar la decisión a las regiones en la medida de que si quieren tren, pongan la plata y asuman su responsabilidad.

Me temo que nadie asumió la responsabilidad en ferrocarriles por la forma en que se administró. Las cosas igual se hicieron y las platas igual se malgastaron.

Ante las presiones políticas, la debilidad es muy grande y no tener la visión de contexto puede significar que poco a poco vayamos generando la quiebra de los gobiernos regionales.

Ya con las pérdidas de EFE, es suficiente.

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

El señor OJEDA.- Señor Presidente, quiero expresar mi satisfacción por tener con nosotros al presidente de Ferrocarriles, señor Jorge Rodríguez, y decirle que tenemos plena confianza en que su trabajo puede rectificar todos los errores que se han cometido y enmendar la política de administración de ferrocarriles.

Su presencia es valiosa porque nos puede responder ciertas inquietudes en cuanto a la reinstalación o recuperación de ferrocarriles, sin perjuicio de las preguntas que se le han hecho respecto de la investigación transparente y pública que estamos haciendo.

En primer lugar, no quiero preguntar, contestar ni hacer un análisis profundo con respecto a las estaciones; sólo quiero conocer, de parte del señor presidente, cuál es el plan que tiene para recuperar ferrocarriles. Todas las ilusiones y sueños de la bancada ferroviaria se vinieron al suelo con lo ocurrido, queremos que resurja nuevamente el optimismo y la fe para que EFE se reinstale, recupere y modernice.

Quisiera saber también cuáles son las medidas, pasos o decisiones para normalizar las irregularidades, malas actuaciones, déficit presupuestario, etcétera.

¿Es cierto aquello de la eventual quiebra de ferrocarriles que señala el Banco Mundial? Eso nos preocupó bastante, pero el gerente anterior nos dejó más tranquilos.

¿Se han tomado medidas sobre los errores, irregularidades o malos manejos en materia contable, administrativa, de sanciones o de adecuación de personal? ¿Se van a obtener enseñanzas de aquello?

Cuando usted llegó a EFE, mi colega René Manuel García le preguntó qué clase de nervios tiene para enfrentar un situación así. Todos sabemos la deplorable situación de EFE.

¿Le impusieron, o se propuso metas para recuperar a EFE? Esa empresa es un medio de transporte vital, ligado a la historia de Chile y el país lo necesita.

En algunos lugares EFE constituye un monopolio porque conecta lugares que hoy se encuentran aislados. Ahora queremos que haya competencia.

Los últimos días, por los medios de comunicación en el sur apareció algo con respecto a lo que podría ser el ferrocarril de Victoria a Puerto Montt. Habló el alcalde de esa última ciudad de un sistema concesionado, subsidios y una serie de situaciones. ¿Cuál es el proyecto que tiene con respecto al ferrocarril de Victoria a Puerto Montt? Se trata de un medio muy necesario, que queremos que se vuelva a implementar lo antes posible, pero con correcciones a los horarios, fallas mecánicas, rieles, etcétera.

Todo el país necesita saber lo que ocurre con EFE y sus nuevas políticas que, entiendo, se orientan a sanear y reimpulsar a la empresa.

Usted, señor Rodríguez, cuenta con el apoyo del parlamento con respecto a las políticas que quiera impulsar con el objeto de levantar el ferrocarril.

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

El señor QUINTANA.- Señor Presidente, saludo al nuevo Presidente de EFE, don Jorge Rodríguez. Le deseo mucho éxito en esta tarea que no es nada de fácil.

Infiero, por sus características profesionales y trayectoria, que usted no viene a cerrar la empresa sino a ver aquellos aspectos en los que la empresa se pueda proyectar. La importancia que tiene ferrocarriles no solamente está basada en el servicio de pasajeros o de carga, sino también porque puede verse como una columna vertebral de nuestra geografía y por su gravitante importancia cultural.

Muchas obras quedaron sin realizarse, pero siguen siendo importantes para las ciudades que, en muchas oportunidades, se ven incomunicadas por la falta de ferrocarril.

Reitero lo señalado por el diputado Jaramillo, respecto del comité de expertos del SEP. Considero importante saber cuáles son las conclusiones a las cuales se ha arribado, cuáles son los déficits establecidos y, naturalmente, las proyecciones concretas que usted ve. ¿Cuál es la magnitud del déficit y de las pérdidas? Aquí ha habido meses de investigación y lo que se ha instalado en la opinión pública es que esta empresa ha perdido 1.100 millones de dólares. Quiero que sea categórico y claro, porque es la base para comenzar a analizar las proyecciones que la empresa pueda tener.

¿Cómo se pretende desarrollar el área de carga ante la enajenación de la participación de EFE en Fepasa? ¿De qué manera la empresa pretende situarse en dicho nicho, si se desvincula totalmente del principal porteador? ¿Cómo se continúa con el programa de enajenación de activos? ¿Cuáles son los principales activos de los cuales EFE pretende prescindir? ¿Se contemplan en esta enajenación su participación en la Inmobiliaria Estación Central así como en la Isapre Ferrosalud? ¿Cuáles son las instrucciones a Inmobiliaria Invia sobre la materia? En materia de transporte de pasajeros ¿cuál es el programa para el desarrollo del servicio Biovías? ¿Se prevé la integración con la red de transporte urbano del Gran Concepción, tomando en cuenta que los estudios de viabilidad, que dieron origen al proyecto, sostenían una integración con los buses? ¿Hay proyecciones de una integración? ¿Se han sostenido conversaciones con la Subsecretaría del ramo?

En relación a este mismo servicio, ¿cuál es el estado procesal de las acciones dirigidas por Solesa en contra de EFE, con ocasión de la ejecución del proyecto Biovía y que tuvo nefastas consecuencias sobre las estaciones?

En relación a Merval, ¿cuáles son las estaciones de demanda para el próximo año? ¿Sobre qué base se construyen esas estimaciones? ¿Hay avance hacia una eventual integración en los términos originales de como fue concebido el proyecto? ¿Cuáles son los servicios que su administración ha declarado como prescindibles?

Finalmente, ¿cuál será la situación del servicio Victoria-Puerto Montt? ¿Qué pasará con las estaciones construidas y talleres? ¿Qué pasa con la postergación de la construcción de la pasarela? ¿Se plantea reponer el servicio Santiago-Temuco?

El señor DE URRESTI.- Quiero felicitar y agradecer la presencia del presidente del directorio, y asimismo reiterar que su paso no sea tan breve como el de los dos presidentes anteriores. No es posible que una empresa estratégica de nuestro país tenga, en menos de dos años, tres presidentes de directorio. Eso claramente le resta continuidad y planificación, demostrando una serie de falencias que esta Comisión ha detectado: un control interno que no existió, abundamiento de contratos, negociaciones incompatibles, etcétera.

Señor Rodríguez, usted está al tanto de eso y nosotros como Comisión nos hemos formado una convicción bastante clara del nivel de desprolijidad que hubo y se mantuvo durante mucho tiempo en EFE.

En consecuencia, quería dejar sentado ese primer antecedente. Insisto, le deseo lo mejor. A la Comisión Investigadora lo interesa que a Ferrocarriles le vaya bien y que se subsanen, se reparen los errores y, sobre todo, se sancione a los culpables. No es posible que todavía el encargado de control interno de la Empresa que usted va a dirigir siga a cargo. Entonces, le quiero preguntar qué va a hacer usted respecto del gerente o director de Control Interno. Frente a él pasaron las atrocidades e irregularidades más grandes, nunca dijo nada y hasta hoy sigue a cargo de Control Interno. ¿Cuál es su opinión sobre ese tema?

No comparto la visión un poco apocalíptica del colega Alvarado respecto de seguir inyectándole recursos a una Empresa prácticamente quebrada. Ferrocarriles es plenamente vigente y fundamental para el desarrollo productivo del país, pero con una buena administración y una buena gestión.

Lo señalaba el diputado Quintana. No es cierto que se perdieron 1.100 millones de dólares y es muy bueno que eso lo aclare, desde el punto de vista de las cifras. Hubo malas inversiones, malas decisiones, mala adquisición de material, pero una buena cantidad de millones de dólares que están invertidos. Eso es una plataforma para que se siga desarrollando. En este sentido me gustaría preguntarle cuáles son los planes de expansión de la Empresa, cuál es la situación que ustedes han visualizado respecto de la rehabilitación del sistema de transporte de pasajeros hacia el Sur. No es posible que tengamos estaciones inauguradas en Puerto Montt, Puerto Varas, Purránque, Osorno, La Unión, Los Lagos, Lanco y que hoy no pase el ferrocarril. Eso es impresentable. ¿Qué vamos a hacer ahí? ¿Cuál es el sistema de los trenes regionales que se van a implementar? ¿Cuándo se van a implementar? Recuerdo que esto es un compromiso de la Presidenta Bachelet y del ex Presidente Lagos. ¿Cuál es la visión que ustedes tienen para reponer esos servicios?

Por último, ¿pueden hacer llegar los estudios de rentabilidad social de estos proyectos, en términos de conectividad, competitividad y alternativa para mucha gente que habita en esos poblados, en esas ciudades que están fuera de la Ruta 5 y donde el sistema de transporte no es el más conveniente? ¿Qué han diseñado ustedes con los gobiernos regionales? La idea no es pasar la pelota a otra institución. Me parece muy bien que los gobiernos regionales tengan autonomía, fuerza y puedan destinar fondos, pero no podemos obligar a un gobierno regional que decida entre invertir en un ferrocarril e invertir en un hospital o en una escuela. Eso no es equitativo. ¿Por qué no hacemos esa misma figura con el Transantiago? ¿Por qué el Transantiago tenemos que financiarlo todos los chilenos? ¿Por qué en el caso de Ferrocarriles van a traspasar la decisión a los gobiernos regionales? ¿Por qué un sistema de transporte se subsidia en el gran Santiago y no se subsidia el transporte de pasajeros en nuestros territorios? No somos ciudadanos de segunda clase y los valdivianos, los puertovarininos merecemos las mismas condiciones. Entonces, ¿cuál es el diseño de los gobiernos regionales? Ese traspaso de fondos que se pretende hacer, tiene una vocación y una destinación específica para Ferrocarriles. No hagan competir a los consejeros o a la comunidad entre invertir en una escuela o en Ferrocarriles. Simplemente, eso es *sacarse el pillo* y traspasar la decisión a los gobiernos regionales.

El ferrocarril es una inversión estratégica del país, así como lo es el Transantiago, y van a tener nuestros votos para apoyarlo, pero no nos hagan esta jugada que, simplemente, es correr el cerco y traspasar la responsabilidad a las regiones,

cuando sabemos que, muchas veces, eso no puede ser posible. Por eso, quiero desearle una buena gestión, pero que nos pueda aclarar esa figura.

He dicho.

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

El señor ESPINOZA.- Señor Presidente, mi intención es no ser reiterativo en lo que hemos señalado, respecto de manifestar nuestra profunda molestia por lo que ha ocurrido con Ferrocarriles. Muchos de quienes estamos en esta Comisión tenemos el pleno convencimiento de que debe determinarse las responsabilidades políticas de quienes negligentemente dirigieron la empresa, particularmente de los señores Ajenjo y Castillo, sino que, además, propuestas sobre el futuro de la empresa y cómo esperamos que responda a las expectativas de la ciudadanía.

Ahora bien, dentro de los temas principales que desde nuestro punto de vista grafican la total negligencia y poco apego a la realidad, propio de las comunas del sur, que sin duda gatillaron profundamente las deficiencias del sistema, tiene que ver con que no hubo una visión pensando en la gente cuando se reestablecieron los servicios ferroviarios. Creo que es la tercera o cuarta vez que lo manifiesto en la Comisión, porque encuentro inconcebible, como dijo el diputado Alfonso De Urresti, que miles de personas que hoy tienen una vinculación directa con la capital regional Puerto Montt, como la comuna de Río Negro, que tiene más de 20 mil habitantes -allí había una estación ferroviaria-, deban salir a la carretera, a seis kilómetros de la comuna, para tomar el bus. Esa estación no se reestableció y la gente quedó desprovista del servicio ferroviario.

Además, se establecieron horarios de funcionamiento absolutamente fuera de toda lógica, pues no permitía una real utilización de la masa laboral que se desplaza a la capital regional Puerto Montt, particularmente de Osorno. Aquí está el diputado Sergio Ojeda que lo sabe mejor que nadie, ya que en el terminal de buses del Osorno hay peleas interminables, pues la gente se levanta a las 5.30 horas para tomar el bus a las 6.30, alcanzar un asiento y dormir una hora mientras llega a su trabajo.

Entonces, no se realizó la recuperación del tren como se hizo en otras zonas del país, sino que fue a la ligera y eso, junto a otra serie de factores, gatillaron los problemas que hoy conocemos.

Ahora bien, tengo dos problemas que me gustaría plantearle con respeto al señor Jorge Rodríguez Grossi.

Primero, como han dicho varios parlamentarios, no es posible que se pretenda echar mano a los fondos de los gobiernos regionales para suplir las necesidades económicas que se requieren para solventar el regreso del servicio de tren en el sur del país.

Al respecto, me gustaría que el señor Jorge Rodríguez Grossi, en el marco de sus funciones, nos acompañe y visite nuestras comunas. Soy representante de nueve comunas de la Décima Región, como Fresia, Los Muermos, Purránque, Puerto Varas, y a pesar de las enormes inversiones que se han realizado durante los últimos 17 años, me gustaría que visite esas comunas y vea que las necesidades dicen relación con alcantarillados y con una serie de otros elementos básicos para la calidad de vida de la población,

más allá de las escuelas y hospitales, como dijo el diputado Alfonso De Urresti, que se financian con fondos sectoriales.

Por lo tanto, echar mano a los recursos regionales nos parece una bofetada a las regiones y a la gente en particular que es quien más requiere que se solucionen sus problemas, por ejemplo, de agua potable rural y de otra serie de temáticas que sería largo de enumerar. Desde ese punto de vista, quiero ser enfático al señalar que muchos parlamentarios, por lo menos de mi bancada, nos vamos a oponer a una situación de ese tipo porque, en definitiva, eso atenta contra, repito, no sólo los gobiernos regionales, sino que contra la gente que ve en los gobiernos regionales la posibilidad de superar una innumerable cantidad de problemáticas que tienen en sus poblaciones, en sus barrios y en sus sectores rurales.

Respecto de la propuesta que ha salido a la luz pública en estos días, creo que ya no es necesario ni es posible que se pretenda seguir engañando a la ciudadanía. Respeto, enormemente, el gran trabajo del alcalde de Quintero, quien ha sido uno de los buenos alcaldes del país, pero su propuesta, que compartimos en cuanto al tema de los trenes, de la cercanía y de la necesidad, no se condice con el hecho de que se pretenda decir, por ejemplo, que esos trenes de cercanía pueden ser privatizados en el tema de pasajeros y que se siga haciendo responsable el Estado en el tema de carga, como se ha planteado. Es algo que se aleja de la realidad.

Quiero que usted sepa que el tramo Osorno-Puerto Montt, que cubre 110 kilómetros, es el más barato del país en el tema de buses. O sea, hago el paralelo con el trayecto Valparaíso-Santiago, que cubre los mismos 110 kilómetros, en que los pasajes de buses, por pasajero, sólo de ida, no dejan de costar 2.500 ó 3.000 pesos.

En el tramo Puerto Montt-Osorno, que tiene la misma distancia, los pasajes cuestan 1.200 pesos.

Entonces, no se puede pretender que la solución pudiese provenir por el lado de la privatización.

Mi opinión es que se hacen viables para cualquier privado en las circunstancias definidas. Por lo tanto, la única solución, desde nuestro punto de vista, es mejorar las vías para que superemos los 60 kilómetros para el desplazamiento de los trenes, para que tengamos vías de 80 ó 90 kilómetros por hora y para ofrecer, desde ese punto de vista, horarios que sean adecuados a las necesidades de la gente del sur de nuestro país, como los trayectos diarios entre San Fernando y Santiago, por ejemplo, en los que la gente sale a las 7 de la mañana, llega a las 8.30 horas a la Estación Central, se desplaza hacia su fuente de trabajo y llega a trabajar cumpliendo con sus horarios, como corresponde a los trenes más modernos del mundo.

Creo que ésas son las necesidades que tenemos y, disculpe que discrepemos con usted en el tema de los gobiernos regionales, pero en eso vamos a ser inflexibles porque, en definitiva, en nuestra región, la de Los Lagos que, en conjunto con la De Los Ríos, tenían 43 mil millones de pesos. A ellas no podemos sacarles dinero, porque esos 43 mil millones de pesos se hacen pocos para solventar la enorme cantidad de cartera de proyectos que ya tenemos en arrastre de aquí al 2009, en cifras superiores a esas mismas cifras anuales de inversión.

La señora TURRES (doña Marisol).- Señor Presidente, voy a enviar los comentarios porque se han repetido en absolutamente todas las sesiones y se volcaron recién en esta sesión, acerca del desastre que vivimos toda la gente del sur y no dejamos de sorprendernos. Pero, debo reconocer que hoy estoy más sorprendida que nunca al tener en mis manos el informe sobre los contratos que remitió el señor Asenjo de la empresa de Ferrocarriles del Estado.

Quiero centrar mis consultas en esto. Sé, por su intermedio señor Presidente, que el señor Rodríguez viene recién llegando, pero quiero saber si en este momento existe un informe sobre eventos de contratos, que hable de aumentos del orden de los 26 mil millones de pesos.

El señor PÉREZ (Presidente).- Hace mucho rato que se hizo su consulta.

La señora TURRES (doña Marisol).- ¿Qué consulta, señor Presidente?

El señor PÉREZ (Presidente).- Sobre si se pidieron los contratos y cuál es el respaldo del aumento.

La señora TURRES (doña Marisol).- No estoy hablando de los contratos. ¿Por qué no me deja terminar la pregunta?

El señor PÉREZ (Presidente).- Lo que pasa es que estamos insistiendo en lo mismo.

La señora TURRES (doña Marisol).- No estoy insistiendo en lo mismo, señor Presidente. Tengo derecho a hacer las preguntas que quiera, así es que le pido que, por favor, me deje terminar.

El señor PÉREZ (Presidente).- Haga las preguntas que usted quiera, pero le digo que parte de lo que usted está planteando ya fue preguntado. Tenga la bondad de guardar silencio, señora diputada. Yo estoy dirigiendo la sesión.

La señora TURRES (doña Marisol).- ¡Usted la está dirigiendo, pero no sea falta de respeto, señor Presidente!

¡Usted no sabe lo que voy a preguntar!

El señor PÉREZ (Presidente).- Continué con la palabra.

La señora TURRES (doña Marisol).- No me venga a tratar de esa forma. Es una falta de respeto.

El señor PÉREZ (Presidente).- La falta de respeto es suya al haber llegado atrasada a la sesión.

La señora TURRES (doña Marisol).- Señor Presidente, estaba interviniendo en la Sala.

Para su información, en la Sala se tratan proyectos en donde debemos colaborar con su tramitación.

En primer lugar, quiero consultar qué medidas ha tomado respecto del fiscal que viene hoy a entregarnos este informe, cuando estos hechos han venido ocurriendo en la Empresa de Ferrocarriles del Estado durante los últimos años. ¿De qué manera se relacionan las autoridades que hay en Ferrocarriles con estas personas que, después de tanto tiempo, nos vienen a decir que hoy se dan cuenta de que hay tales y cuales irregularidades? En el

período intermedio ¿qué ha pasado? ¿Qué explicaciones da el fiscal con respecto a estos temas?

En segundo lugar, quiero consultar acerca de la Comisión de expertos que se formó sobre las irregularidades de Ferrocarriles. ¿Esta información llegó al SEP? ¿Qué grado de responsabilidad atribuye el señor Rodríguez al SEP, en cuanto a que se hayan desarrollado estos hechos durante tanto tiempo y no se haya visto una mayor intervención? ¿A qué conclusiones llegó esta Comisión de expertos? ¿Cuál fue el presupuesto que tuvo Ferrocarriles para los efectos de formar esta Comisión?

Por último, ¿va a mantener en su cargo actual al contralor interno y al fiscal de EFE?

El señor PÉREZ (Presidente).- Antes de dar la palabra al señor Rodríguez, quiero señalar que la Empresa de Ferrocarriles del Estado jamás será autosuficiente desde el punto de vista económico, porque no hay ninguna empresa de ferrocarriles como ésta en el mundo. Vemos como Argentina está mejorando sus ferrocarriles y está haciendo enormes inversiones. De repente, en algunas cosas, en vez de ser el jaguar de América pasamos a ser el "gatuar". Debemos ser capaces de invertir en este medio, porque, sin duda, será cada día más necesario. No debemos comprometer a los gobiernos regionales, como se ha dicho en forma reiterada, pues ellos tienen que cumplir con otras funciones. La Empresa de Ferrocarriles del Estado es una entidad nacional, pues, de lo contrario, tendríamos que tener en cada región a un gerente general y el gasto sería bastante mayor.

Por otra parte, me llama la atención, señor Rodríguez, la función que debe cumplir la empresa Invía, quien está a cargo de la venta de los bienes de Ferrocarriles. Me interesa que enviemos un oficio donde se solicite la gestión de esta empresa durante los últimos cinco años, cuáles han sido las rentas y los ingresos que ha realizado.

Estuve hace pocos días en la provincia del Biobío con el gerente general de dicha empresa y el presidente del directorio y los llevé a terreno para que vieran cómo estaban abandonados los bienes de Ferrocarriles. Me refiero a los fierros, a ex bodegas y a ex líneas férreas que nunca se van a utilizar y que hoy han sido tomadas por mucha gente que llegó a aquellos lugares, predios colindantes a estas líneas férreas, donde sacan los animales de los dueños de los predios y los trafican. Es un lugar de clandestinaje para cometer delitos de distinta naturaleza. Entonces, ¿por qué estos bienes, que nunca más van a ser utilizados, están en este grado de abandono, habiendo una empresa destinada exclusivamente a la venta de estas cosas? Son bienes prescindibles, han pasado los años y ahí están, siendo que podrían haber significado recursos muy importantes para Ferrocarriles, que no tendría ese tremendo déficit económico.

Concretamente, desde el 2003 en adelante, ¿cuáles han sido los ingresos de Ferrocarriles por concepto de transporte de carga y de licitación o venta de bienes raíces, chatarra, rieles u otras cosas que hubiese liquidado esta empresa? EFE, sin duda, tiene un equipo importante de directores, de presidentes y de subdirectores, una cantidad importante de funcionarios, que no estaban enterados del grado de abandono de tantos bienes de la empresa a lo largo del país.

Tiene la palabra el señor Jorge Rodríguez.

El señor RODRÍGUEZ.- Señor Presidente, agradezco los dichos referidos a mi persona y espero que sean mayores cuando termine mi gestión.

Trataré de contestar lo que pueda, pues llevo menos de tres semanas a cargo de la presidencia del directorio. Además, el gerente ha hecho abandono de la gerencia general y también el fiscal ha abandonado la fiscalía. Estamos en proceso de búsqueda de un nuevo ejecutivo -me acompaña el gerente general interino, don Jorge Inostroza-. Por consiguiente, un montón de información que ustedes solicitan se las haremos llegar lo más pronto posible, porque no estoy en condiciones de dar ninguna idea al respecto. Con esa salvedad, quiero ir respondiendo sus interrogantes.

También pido disculpas al diputado Alvarado, porque muchas de las cosas que diré aquí son las mismas que me escuchó decir en la comisión mixta.

Efectivamente, acá hay un conjunto de interrogantes que es muy importante que las responda la empresa, respecto de su funcionamiento y de su rol. El mundo político debe entender cómo debe tratarse a esta empresa, cuya función principal es dar servicios de transportes de pasajero y de carga. Sin embargo, si analizamos la historia de Ferrocarriles, la empresa ha estado encargada de planificar el desarrollo ferroviario de Chile, lo que es una de las primeras cosas que estamos sacando fuera de la empresa, porque ésa es una función que debe asumir el Estado de Chile junto con la planificación del desarrollo de carreteras, de aeropuertos y de puertos, y no una función aislada de una empresa que está dispuesta a asumir todo lo que sea necesario en materia de transporte de pasajeros y de carga o de lo que corresponda. No tiene el rol estatal de diseñar estrategias de desarrollo ferroviario. Reitero, ése es un rol que tiene que cumplir el Estado y no una empresa del Estado.

Si uno hace una analogía, el hospital Van Buren no tiene la responsabilidad de diseñar la política hospitalaria de Chile, sino de administrar el propio recinto y de atender al público. Sin embargo, sí se le ha pedido a EFE, durante más de un siglo, que haga la planificación ferroviaria. Es lo primero que debo señalar.

En consecuencia, el rol, el norte de esta empresa, es, por lo menos bajo mi presidencia, ser la mejor empresa de Ferrocarriles, con el máximo de solvencia, pero sin buscar milagro alguno, por cuanto no somos capaces de eso.

Por tal motivo, respecto de lo que constituyen las deudas de Ferrocarriles, hemos pedido, incluido el Ministerio de Hacienda, que a la empresa se le dé el mismo trato que se le da a otras empresas y servicios públicos.

¿A qué me refiero? El Metro de Santiago puede haber invertido -seguramente me voy a equivocar- 5 mil millones de dólares o más. No los ha pagado, pero nadie le reclama cómo los va a pagar, qué significa eso en subsidio de los pasajeros, en fin. Ése no es un análisis legitimado, y me parece bien que no lo esté, por cuanto es un servicio público que tiene como exigencia dar un buen servicio y obtener ingresos operacionales por encima de sus costos operacionales, cosa que la empresa de Ferrocarriles no ha logrado.

Lo mismo o peor, quizá, podría ocurrir con la Dirección de Vialidad si tuviera la forma jurídica de empresa. Vialidad construye miles de kilómetros de caminos, no tiene que pagar deuda alguna y nadie le ha hecho un análisis de rentabilidad, por cuanto

se supone que los caminos que hace son necesarios. Pero estoy seguro de que unos son más necesarios que otros, por lo cual bien podría decir -en el caso de Vialidad al igual que en el de Ferrocarriles- que tal tramo es más rentable o menos rentable que tal otro.

Es parte de una empresa, en nuestro caso, que produce muchos servicios distintos, como Merval, Metrotren, Chillán, Biotren, etcétera; hay muchos productos distintos, desde el punto de vista del mercado y de cómo se manejan dichos servicios.

En materia financiera, la empresa no tiene posibilidad alguna de financiar -así lo manifesté cuando me ofrecieron hacerme cargo de la presidencia del directorio-, con sus propios recursos, la deuda de inversión. Y es bueno que éste sea un dato y no una pregunta permanente, porque no tiene ni va a tener capacidad financiera. Y si Chile quiere tener trenes de pasajeros, tiene que estar dispuesto a invertir en Ferrocarriles, por cuanto de otra manera no lo va a lograr.

Si uno observa el mercado mundial de pasajeros, salvo en el caso de Japón, donde hay tres empresas privadas que obtienen ingresos, todas las demás pierden plata, todas las demás pierden recursos. Por eso, aspirar a que la nuestra, en materia de pasajeros, no lo haga, es un deseo completamente irreal. Esto no significa -quiero ser categórico- que ello dé pie para que se pierda todo el dinero que se pueda; ése no es el sentido. El sentido es tener servicios de pasajeros que se justifiquen, socialmente hablando, y que se manejen con la máxima exigencia posible. Ése es el desafío. Pero estoy seguro de que ningún diputado está pensando en que tal o cual tramo tenga rentabilidad, porque no tiene rentabilidad privada en ningún lugar del mundo.

¿Qué rumbo tendrá EFE? Sobre la base del trabajo que me tocó dirigir en un comité de expertos, en el que había personeros de la más variada naturaleza en términos de pensamiento, nos correspondió analizar la situación de Ferrocarriles y no sólo de EFE. Concretamente, ese grupo estuvo integrado por los señores Marcial Echenique, quien es profesor chileno en la Universidad de Cambridge y experto en materias urbanas y ferroviarias; Mario Marcel, a quien ustedes conocen muy bien; Marcos Büchi, ejecutivo muy renombrado; Andrés Concha, economista -ha sido secretario general de la Sociedad de Fomento Fabril-, y quien habla, acompañado por un grupo de profesionales de la máxima reputación. Ese comité sugirió al Gobierno sacar de dicha empresa la planificación del desarrollo ferroviario. Eso fue acogido por la Presidenta de la República, quien destinó el tema de la planificación ferroviaria al Comité de Ministros de Ciudad, Infraestructura y Transportes, cuya tarea es diseñar un plan decenal respecto de este rubro, del cual vamos a sacar tareas específicas para los próximos tres años.

Quiero ser categórico en señalar que la Empresa de Ferrocarriles del Estado no está pensando, salvo en dimensiones muy pequeñas, en el desarrollo ferroviario de Chile, porque creemos que no nos corresponde hacerlo, más aún si consideramos que se nos está pidiendo ser financieramente más solventes de lo que somos y, al mismo tiempo, que cada vez que inauguramos un servicio de pasajeros, salvo algunas excepciones -que espero las haya-, entramos en pérdidas operacionales. Entonces, ¿qué rumbo va a tomar EFE? La empresa debe estar guiada, primero, por una clara conciencia de que lo que hacemos es vender servicios. Si nos quieren comprar servicios y los trenes tienen rentabilidad social, que bueno que así sea, porque ese es nuestro negocio. Pero deben reconocerse los beneficios.

Por ejemplo, según información del tren Merval, éste habría generado un aumento de alrededor de 170 millones de dólares en el valor de las propiedades en Viña del Mar, por el hundimiento de las vías del tren, lo cual es fantástico; sin embargo, no vemos nada de ese dinero. Entonces, cuando se nos pregunta dónde está la inversión, decimos que hay 300 y tantos millones de dólares y que ya se proporcionó a una ciudad de esta región 170 millones de dólares en aumento patrimonial. Eso significa más calidad de vida y mayores ingresos municipales por efecto de las contribuciones de bienes raíces.

Nosotros tenemos un servicio de transporte de pasajeros que ayuda a descongestionar, limpio desde el punto de vista ambiental y que le ahorra al Ministerio de Obras Públicas enormes recursos, porque evita que se rompan los caminos a consecuencia del paso de camiones con carga pesada. ¿Quién reconoce esas cifras a Ferrocarriles? Nadie.

En consecuencia, la segunda tarea que tenemos es exigir que se nos reconozcan aquellos beneficios sociales que no significan desembolsar dinero para la compañía, pero que deben estar considerados en alguna parte. Si ello no ocurre, ¿cómo se le exige a un hospital que cumpla con su función pública, si lo único que hace es gastar plata y no recibe casi nada de las personas que atiende?

¿Qué otro criterio tendrá Ferrocarriles del Estado en cuanto a su rumbo? Es algo que mencionaré más en el caso de la organización de la empresa.

La empresa, desde su creación hasta la fecha, ha tenido una fuerte vocación orientada al servicio de pasajeros. Hoy, EFE es mucho más pequeña de lo que era hace algunos años, por cuanto su cultura organizacional está concentrada en el tema de los pasajeros. Actualmente, la carga constituye uno de los grandes desafíos para Ferrocarriles, pero no para que lo hagamos nosotros, sino que los privados. Hay un enorme potencial que puede ayudar a las exportaciones e importaciones del país, especialmente en las regiones Quinta y Octava, que tienen puertos muy importantes. La carga ha sido un servicio de segunda clase dentro de la empresa de Ferrocarriles, lo que nos parece equivocado.

Quienes administramos los rieles, que constituyen la vía por la que transitan los pasajeros y la carga, tenemos que independizarnos de los que circulan por encima del riel. Eso nos va a llevar a proponer una unidad de negocios, eventualmente una filial, exclusivamente dedicada a administrar el riel y que venda servicios de tránsito a trenes de pasajeros y de carga, de manera de tener una vía ferroviaria que preste el mejor servicio, desde el punto de vista social y económico. La carga proporciona a EFE una parte importante de sus ingresos, que si bien es menor a lo que recibe por los pasajeros, es un ingreso neto para la compañía.

Desde el punto de vista de subsidios cruzados -si quisiéramos tenerlos- nos conviene mejorar nuestra solvencia y, en este sentido, la carga nos permitirá cubrir las pérdidas que vamos a tener sí o sí en el caso de los pasajeros.

He sido muy categórico en señalar que por un lado se nos pide solvencia financiera y por otro, contar con trenes para todas partes. Me ha costado encontrarme con senadores y diputados que no crean que deba haber un tren para todos los lugares de la región que representan. ¿Cómo conciliar los deseos de una empresa eficiente y a la vez con hartos recorridos? Ése es uno de nuestros

problemas. ¿Cómo conciliar estos dos deseos legítimos con el desafío de gestión que tenemos como empresa?

El señor DE URRESTI.- Quiero recordar que no se trata de deseos, sino de compromisos presidenciales. Son parte de un programa de Gobierno. Sólo pedimos que nos devuelvan lo que siempre hemos tenido. Reitero: no se trata de deseos o caprichos de los parlamentarios.

El señor RODRÍGUEZ.- La empresa de Ferrocarriles no es un organismo al que se le puede exigir que cumpla con determinados compromisos que adoptó el Gobierno. Somos una empresa pública y si no nos proveen del financiamiento para hacer determinadas obras, no podemos hacerlas. Por lo tanto, los compromisos que adopten los gobiernos respecto de tramos o de nuevas líneas tienen que ser financiados para cumplir con ellos.

La empresa de Ferrocarriles no es la Casa de Moneda ni el banco Central, ya que no disponemos de recursos, sino que los obtenemos gracias a la venta de nuestros servicios o a través de la ley de Presupuesto.

El diputado Alvarado planteó un tema muy importante, que es cómo se combinan los criterios políticos con los empresariales que debe tener toda empresa. A mí no me provoca ningún escozor, y espero que a ustedes tampoco, porque se dedican *full time* a la política, que haya criterios políticos para la provisión de determinados servicios. Los hay de hecho en educación, en salud, en infraestructura. El punto central es que la definición de esos criterios políticos se haga con la máxima participación e información y, finalmente, se puedan llevar a cabo con los beneficios y costos que involucren.

En ese contexto, la pregunta que cabe hacerse es cómo separarlos de una empresa que, como dije, tiene la misión de dar servicios de riel, de carga, de pasajero y que, además, al final de cada año debe mostrar los mejores resultados financieros que sea posible alcanzar.

Estamos disponibles para que algún privado haga circular trenes en tales o cuales tramos, si hay espacio o si está dispuesto a invertir en la vía. Estaríamos felices de poder abrir esa oportunidad. Asimismo, es legítimo que a nivel de gobierno regional -más adelante me voy a referir a este tema, que me parece central- se evalúe como necesario contar con un servicio de ferrocarril para cubrir ciertas necesidades sociales, pero el camino para conseguirlo es concurrir con una empresa como la nuestra u otra para que se preste ese servicio. No entiendo como otras empresas, de otros rubros, podrían funcionar si no es de esta manera.

Mi responsabilidad es dirigir el directorio de una empresa que vende y compra, y debo tratar de que se le pague por todos los servicios que presta. Ésa es, básicamente, la tarea que tenemos por delante.

El señor ESPINOZA.- ¿Lo que usted está diciendo es que si un gobierno regional determinado requiere un servicio ferroviario tiene que "ponerse"?

El señor RODRÍGUEZ.- Lo que estoy diciendo es que si un gobierno regional o el nacional quieren hacer una determinada obra, deben "ponerse". Hoy eso es así, ya que los dineros de Ferrocarriles vienen del transporte de pasajeros, del transporte de carga y del Gobierno.

Más adelante me voy a referir en detalle al tema de los gobiernos regionales, porque me parece relevante. En todo caso, no hay otra fuente de la cual puedan salir los recursos necesarios. O vienen de los pasajeros, que pagan sus pasajes, o vienen de la carga, que paga peaje por transitar por los rieles de nuestra empresa, o vienen del presupuesto público. Ferrocarriles no inventa dinero.

Desde el punto de vista del manejo de la empresa, el panel de expertos que me correspondió dirigir ha propuesto una serie de medidas que vamos a implementar en la empresa, las cuales están en concordancia con las recomendaciones del Banco Mundial. La idea es ir a una suerte regionalización de la empresa, a una descentralización de la misma, para lo cual habrá que generar una unidad o filial que esté a cargo de las vías, que es el elemento monopólico con que cuenta EFE. Ferrocarriles es dueña de rieles por los cuales pueden transitar distintos tipos de trenes, los cuales estarán a cargo de esa empresa, unidad que tendrá la responsabilidad de rentabilizar al máximo ese recurso.

Además de eso, tendremos unidades de negocio o filiales que estarán a cargo de determinados servicios, como la que anuncié el lunes en Concepción, donde habrá un gerente a cargo del Biotrén. El propósito de esto es mejorar la gestión.

El diputado Pérez recién señaló el caso de los materiales que están abandonados, deteriorándose. Es ridículo pretender vigilancia sobre una empresa del tamaño y con la dispersión geográfica de ésta. Esa tiene que ser una tarea vigilada. Y no sólo ésa; otras, también vigiladas por una unidad que esté a cargo territorialmente del tema de Ferrocarriles.

Por lo tanto, lo que vamos a hacer -estamos en camino en ese sentido-, es ir a una organización que, donde igual que Merval, esté preocupada del Metrotrén; otra, del tren de Chillán a Santiago; otra, del Biotrén. Y tendremos todas las unidades de negocios que sean necesarias y fusionaremos todas aquellas otras que haya que fusionar, de acuerdo con las necesidades del servicio, igual como lo hacen todas las empresas en el mundo para ir mejorando su propia organización.

Creemos que esta forma de reorganizar la empresa no sólo va a permitir una mejor gestión, porque va a poder ser evaluado el equipo gerencial de cada uno de estos servicios sin mezclar costos que son de la administración central, sino que provenientes de este servicio en particular.

Pero, además, va a permitir dar mayor transparencia a la gestión, de modo que la propia administración y el público van a poder evaluar qué pasa con tal o cual servicio, que está ocurriendo, cómo puede mejorar, etcétera.

En materia de los gobiernos regionales, quiero hacer un alcance: la indicación para incorporar fondos regionales tiene que ver con el caso de la seguridad de la gente que transita a través de las líneas del ferrocarril; tiene que ver con pasarelas; tiene que ver con ese tipo de inversiones.

El señor ALVARADO.- ¿Me permite, señor Presidente?

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

El señor ALVARADO.- Para precisar lo mismo.

El señor Rodríguez Grossi está aclarando el sentido de la indicación. Pero, la norma que está expresada en la ley que estamos discutiendo, no trae ese tipo de precisiones. Por lo tanto, sería conveniente aclarar.

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

El señor RODRÍGUEZ GROSSI.- Señor Presidente, no obstante lo dicho, mi opinión va más allá de eso.

Sostengo que, igual que lo que hoy ocurre con los recursos hospitalarios, carreteros y de una serie de otra índole, en el caso del transporte los gobiernos regionales también debieran participar avanzando en lo que ha sido la regionalización de la inversión pública.

Hoy más del 50 por ciento de la inversión pública se decide por regiones, o con las regiones, y de esta manera lo que va logrando el país es mayor eficiencia y mayor crecimiento. ¿Por qué razón? Porque en la medida en que las regiones tengan la posibilidad de evaluar si vale la pena tener tal o cual camino, o tal o cual servicio, como señalaba el diputado Espinoza recién; si resulta que el pasaje del bus entre Osorno y Puerto Montt es el más barato de Chile, relativamente hablando, bueno, cuál es la posibilidad de que un privado se interese en poner un tren.

Esa discusión si se hace en Santiago, les puedo asegurar que va a ser mal hecha. Si se hace en la región va ser mejor hecha. Ése es un principio de economía básico que siempre tiene sentido.

El punto es cómo envolvemos a los gobiernos regionales, a los municipios, en una discusión sobre un servicio que los va a afectar a ellos directamente.

El señor GARCÍA (don René Manuel).- O sea, Ferrocarriles desliga su responsabilidad y le pasa la bola a los gobiernos regionales. El día de mañana la gente que viene en el tren, puede decir: "El gobierno regional no aprueba las platas. Por lo tanto, el culpable es el intendente y los Cores que no quieren dar las platas."

Me gustaría que nos aclarara de quién va a ser la responsabilidad directa, si de los gobiernos regionales o de EFE. Ése es el meollo del asunto.

El señor MONCKEBERG (don Nicolás).- Señor Presidente, en la misma línea.

Dada la argumentación del señor Rodríguez, quisiera saber si está dispuesto a entregar las utilidades por carga que recibe Ferrocarriles a las regiones o quiere que las regiones inviertan pero no reciban ninguna utilidad?

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

El señor RODRÍGUEZ.- Señor Presidente, cuando se logra separar bien los distintos negocios de una empresa, es posible administrarlos mejor.

Si vamos a tener una empresa que va a estar preocupada de inversión y mantención del riel y lo va a arrendar a quienes quieran usarlo, lo lógico es que la rentabilidad de esa inversión

recaiga en la empresa. Quien use el riel pagará el peaje correspondiente.

Por otra parte, si hubiera una decisión de entregarle el riel a una región, ésta tendría que hacerse cargo de la inversión y mantención y, naturalmente, debería beneficiarse. No se puede pretender mejorar la eficiencia de la empresa, pretender mejorar su estado financiero y, al mismo tiempo, pretender que los costos de cualquier servicio ferroviario, de trenes o de carga, sigan siendo financiados por una empresa que depende de lo que vende y del recurso que pone el Estado para financiar sus gastos.

¿Por qué lo regional?

Concibo que es más positiva una decisión regional respecto de cuáles son los mejores medios de transporte que debe tener la región, que una decisión tomada en Santiago. Les puedo asegurar que la empresa de Ferrocarriles del Estado va a estar tremendamente preocupada del impacto financiero que esa decisión va a tener respecto de la empresa. Lamentablemente, en estos momentos es casi su exclusiva preocupación.

Mi impresión es que si el Estado está gastando recursos en ferrocarriles, igual como ha estado gastando recursos en caminos u hospitales, no veo por qué los recursos nuevos que se destinen al tema ferroviario no puedan regionalizarse.

Creo que es una discusión que corresponde hacer. No es lo que viene hoy como indicación legal, pero es perfectamente legítimo pensarlo. Estoy convencido de que es lo mejor.

El señor MONCKEBERG (don Nicolás).- ¿Acaso las carreteras están regionalizadas?

El señor RODRÍGUEZ.- Señor Presidente, soy de Valparaíso, nacido y educado en esta ciudad, no tengo nada de centralista. El criterio debe ser "ley pareja no es dura". Si la pregunta es qué pasa con Santiago y el Metro, comparto las opiniones que aquí se den respecto de que cada región debe pagar ese tipo de cosas o debe financiarlas. No estoy planteando otra cosa.

El señor GARCÍA.- Señor Presidente, deberíamos invitar a todos los intendentes para saber si están dispuestos a financiar el tren. Así podemos avanzar mucho más en la investigación.

El señor RODRÍGUEZ.- Señor Presidente, creo que si hay dinero disponible para invertir en esto, en carreteras, puertos o aeropuertos, no veo por qué los gobiernos regionales no van a estar dispuestos a discutirlo.

En el tiempo se les ha ido generando mucha más capacidad de decisión, no sólo a los intendentes, sino también a los consejos regionales, para decidir donde hacer las inversiones en sus regiones. Creo que ése es el camino que deberíamos tender a profundizar, y espero que sea un criterio compartido entre parlamentarios que representan muy fuertemente a regiones.

El señor GARCÍA.- No, don Jorge.

-(Hablan varios señores diputados a la vez)

El señor PÉREZ (Presidente).- Señores diputados, no comparto muchas de las cosas que ha dicho el señor Rodríguez, pero voy a esperar hasta el final para hacer las consultas. Dejemos que

termine su exposición y luego hacemos las preguntas que estimemos convenientes.

Tiene la palabra el señor Jorge Rodríguez.

El señor RODRÍGUEZ.- Señor Presidente, el otro elemento que creo importante señalar, respecto de ocupaciones sobre la transparencia de la empresa y la eficiencia de su funcionamiento, tiene que ver con la decisión del gobierno de incorporar directores independientes en el directorio de la empresa y con el compromiso que adoptó, en la discusión de la Comisión Mixta de Presupuestos, de enviar un proyecto de ley de gobiernos corporativos para empresas públicas, antes de que termine el presente año.

Personalmente, me parece que con respecto a la recomendación hecha por el comité de expertos, la presencia de directores independientes en empresas públicas es positiva y debiese ayudar a dar una mayor confianza de los criterios de manejo y eficiencia de esas empresas.

Ha habido una confusión en lo que se transmite a la opinión pública con respecto a los 1.100 ó 1.200 millones de dólares de inversión, los que están plenamente justificados en Merval, Biotren, reparación de vías, contratos de operación y contención de vías y seguridad. Ése no es el tema. Éste tiene que ver con que si fueron bien gestionados, si se colocaron en el lugar adecuado o no, pero no con dónde están los recursos.

La razón por la que estamos destinando a la venta el 20 por ciento que posee la empresa en Fepasa es porque tenemos la decisión de desligarnos del tema de carga, y fundamentalmente porque necesitamos deshacernos de activos para financiar nuestro presupuesto.

El principal negocio que obtenemos de la carga viene por el pago del servicio que damos a través del riel más que por tener propiedades de la empresa. Desde nuestro punto de vista, si no tenemos vinculación con empresas de carga, eso da más libertad para promover el que otras empresas puedan incorporarse al negocio.

Me preguntaban también qué activos pretendemos vender. No tengo conocimiento de ello. Sé que tenemos necesidad de deshacernos de activos para financiar el presupuesto y la única respuesta que puedo dar es que se trata de aquellos que más convenga vender, y si hay activos que potencian rentabilidad superior a través de otros mecanismos que no sean la venta, habrá que examinarlos adecuadamente con los profesionales expertos en el tema.

En Biotren, al igual que en Merval, la intención de EFE es avanzar lo más rápido que se pueda hacia la integración con otros medios de transporte, de manera de racionalizar los sistemas de transporte público y usar más esas inversiones que están a disposición de la gente para su bienestar. Ése es uno de los temas que más nos preocupa. Entendemos que podemos proporcionar un mejor servicio, por ejemplo, llegar a algún acuerdo con buses o colectivos en Biotren para hacer un uso más racional de los recursos invertidos.

No hemos tomado ninguna decisión sobre servicios prescindibles. Creo que el tren tiene que ser analizado igual como lo es una empresa de buses o aviones, que son dinámicas porque cambian las demandas habitualmente y adaptan sus recorridos e

itinerarios. Eso es lo mismo que vamos a hacer, y en la medida en que tengamos empresas regionales serán las que tengan la obligación de proponer servicios e indicar cuando no funcionen bien. Así EFE tendrá que tomar las decisiones respectivas.

La nueva gerencia general tendrá que ver qué va a pasar con el personal interno de la empresa. Como Presidente del directorio, no tengo responsabilidad de nombramiento de ejecutivos bajo el gerente general. Dejemos que la nueva plana ejecutiva que busquemos se haga cargo de ese tema, que siempre va a estar presente en cualquier empresa y tiene que ver con la eficiencia de los distintos profesionales que trabajan en ello.

El diputado Espinoza me hace un alcance respecto de las necesidades sociales insatisfechas en regiones. Estoy plenamente de acuerdo y también pienso en una cosa que es distinta y también adicional. Si el día de mañana el Gobierno dispone expandir el tren usando recursos centrales, también podrá poner esos recursos a disposición de las regiones para que éstas lo acepten o no, para su uso en ferrocarril. Pero el punto central es que si se asignan más recursos a las regiones, a lo mejor éstas deciden no usarlos en el servicio de tren. El tema central es por qué tomar decisiones sobre el ferrocarril, independiente de las demandas, porque a fin de cuentas, los recursos son públicos.

Ahora bien, si estos recursos públicos se pueden canalizar a regiones, y éstas deciden su uso, en trenes o en otras cosas, bienvenido. Considero que esto es un avance de nuestro poder ejecutivo en pro del desarrollo de las regiones y de la descentralización.

Respecto de la pregunta de la señora Turres, el fiscal ya no está trabajando en la compañía y, por lo tanto, vamos en camino de un nuevo fiscal.

Respecto de la responsabilidad del sistema de empresas públicas sobre los problemas de EFE, imagino que este sistema debe hacerse responsable de lo que le corresponde por ley.

Todos los informes de ingresos por carga, pasajeros y ventas de activos, pedidos por el diputado José Pérez, se los haremos llegar de tal forma que esté disponible para ustedes.

Finalmente, desde el punto de vista de esta nueva presidencia, EFE tiene un potencial muy grande en el área de carga. Creemos que existe más que un motivo para justificar los trenes de cercanía, los suburbanos y los de mediana distancia, como el Santiago-Chillán, por ejemplo, que es de gran rentabilidad social y que puede dar ingresos como para cubrir sus costos operacionales en la medida en que haya buena gestión. Por lo tanto, miramos con bastante optimismo lo que será el futuro de esta empresa, pero al mismo tiempo, también pedimos que esta empresa sea evaluada con los mismos criterios que lo son otros servicios que requieren inversión pública, y a los cuales no se les demanda que autofinancien esas inversiones; tal es el caso de todos los demás servicios públicos, como salud, educación, portuarios, etcétera.

Donde sea posible tener rentabilidades privadas, me parece bien, pero al decir privadas me refiero a que cubran suficientemente el capital. Donde no sea posible hacerlo, será finalmente el dueño quien tomará la decisión de continuar o no, expandir o no, y eso implicará una decisión política. No tengo temor alguno a las decisiones políticas, en la medida en que se

establezca claramente el porqué se están tomando y la ciudadanía esté al tanto de ellas.

El señor PÉREZ (Presidente).- A nosotros nos interesa que los recursos destinados a EFE sean bien invertidos y no dilapidados o desligados, como en los últimos años se comprobó que se hizo para finalidades que nada tienen que ver con la empresa.

El tema del arriendo de rieles a empresas de carga es muy importante porque significa un ingreso a EFE, pero lo fundamental es el traslado de pasajeros desde un punto a otro. Para eso, estarían las vías. ¿Qué pasa si multiplicamos por cien la carga que hoy tenemos? La posibilidad de accidentabilidad es bastante mayor de los trenes de pasajeros. Ésa es una preocupación. Entonces, tenemos una pura vía, un riel, no es como la carretera en que se puede desviar y adelantar al vehículo que va cerca de uno. Aquí es una sola vía. Entonces, si aumentamos la carga en forma muy considerable vamos a tener en un futuro no lejano un accidente de proporciones y le va a ocasionar un daño económico tremendo a Ferrocarriles, porque la demanda va a ser en contra de EFE y no en contra del particular que transitaba por el riel. Usted habló de la venta de ese paso. ¿Quién va a manejar la venta de ese paso? ¿Cuándo se transita y cuando no por el riel que pasa? Eso es un tema también importante porque nadie va a responder después por lo que pueda acontecer. Esas inquietudes y preocupaciones para mí son realmente importantes porque lo fundamental es dar un buen servicio, cómodo y seguro a los pasajeros, y tenemos claro que debe ser un servicio que preste el Estado con cargo al Estado.

Tiene la palabra el diputado René Manuel García.

El señor GARCÍA (don René Manuel).- Señor Presidente, ha habido una aclaración bastante grande, es decir, hay poco ánimo de poner nuevamente en marcha Ferrocarriles del Estado. Cuando hablamos del transporte de carga que tanto le han sacado lustre, justamente es lo único que está en manos privadas y Ferrocarriles lo único que hace es pagar un peaje por la vía. Estamos claros. O sea, hoy, cuando no funciona el cuento, le decimos al gobierno regional: "de usted depende que tengamos tren".

Claramente, don Jorge, los gobiernos regionales están para atender las prioridades y las necesidades de la gente: pavimentos participativos, caminos, etcétera. Pero un tren de pasajeros no lo va a financiar porque la inversión es imposible que la puedan hacer. En consecuencia, no se puede pasar la pelota a los gobiernos regionales. Por ejemplo, de Chillán al Sur, una Región podrá decidir pagar el tren, pero el resto de las regiones no. En tal caso sea, el tren debería pasar de largo por determinadas regiones, porque algunas no lo financiarán. Realmente, es una cosa que no tiene justificación. Nos parece increíble que tal soltura de cuerpo nos vengán a decir que se va a implementar Ferrocarriles sobre la base de lo que decidan los gobiernos regionales.

No es ése el tema, sino qué pasa por haber invertido bien las platas y hacer las obras como se merece. Las promesas del Gobierno no me interesan, sino que el ferrocarril funcione y que nos digan de verdad qué pasa si los gobiernos regionales dicen que no van a financiar Ferrocarriles. ¿Va a haber Ferrocarriles o no? Ahora todos sabemos que Ferrocarriles nunca ha tenido rentabilidad: lo que no había tenido nunca había sido robos que se han hecho ahora. En consecuencia, por ahí va el meollo de la cosa y me llama la atención, don Jorge, que no se haya referido usted a que en catorce contratos que llegaron a la Comisión haya habido un

aumento de 26 mil millones de pesos, o sea, 50 millones de dólares. Si empezamos a escarbar quizás más de la mitad de la plata está en esto, es decir, en inversiones.

El mea culpa es que hubo una pésima administración, las platas se dilapidaron y Ferrocarriles, por lo que usted está diciendo, es un enfermo que no va a pasar de la UCI. Concretamente, pido que el señor Jorge Rodríguez nos diga si no hay financiamiento de los gobiernos regionales, ¿habrá o no ferrocarril?

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

El señor MONCKEBERG (don Nicolás).- Señor Presidente, la última aseveración del presidente del directorio de EFE se refería a que evalúen a Ferrocarriles como a otras empresas o a otras entidades.

El problema es que no se ha evaluado de igual forma y cuando hay un presidente del directorio que contrata publicidad con una empresa relacionada sin avisar al directorio, no le pasa nada. En una empresa privada esa persona es sancionada en 24 horas por la Superintendencia.

Ahora bien, cuando el directorio aprueba un balance con casi 3 mil millones que luego se declaran incobrables, es decir, se infla el balance, la Superintendencia no hace nada. Sin embargo, sabemos las consecuencias cuando sucede eso en una empresa privada. Cuando producto de esa falsificación del balance se incrementó el bono del gerente general y no lo removieron del cargo. Cuando el ex presidente de EFE, el contralor general de la República, su antecesor, en fin, todos dijeron en esta Comisión que el señor Rolf Heller, contralor de EFE, no había cumplido su labor, ni siquiera el señor Jorge Rodríguez nos puede asegurar si va a seguir o no en sus funciones, ya que nadie lo removió ni lo reprimió.

Por eso digo que no se evalúa a Ferrocarriles y a una empresa privada de la misma manera, porque probablemente hubiésemos visto cambios mucho antes de si esta hubiese sido una empresa con controles que operen.

Por lo tanto, comparto lo que se dijo, en el sentido de que debe ser una empresa tratada igual que otras, pero no con preferencias como ha sido hasta ahora.

Ahora bien, se dice que saben perfectamente en qué se invirtieron los mil cien millones de pesos, pero no se dice que muchos de esos mil cien millones de pesos pagaron altos sobrepagos, dado que se hicieron asesorías que ya se habían realizado. Así lo dice la fiscalía. Por tanto, yo sé donde está la plata, pero también sé que mucho de ese dinero llegó a manos que nunca debieron llegar.

El señor Jorge Rodríguez Grossi dice que no hay relación entre los anuncios del Gobierno y lo que hace la empresa. Al respecto, la Presidenta de la República, señora Michelle Bachelet, anunció la extensión de Biovías a Coronel y a Lota. Señor Rodríguez, ¿puede decir que no hay respaldo ni recursos internos para eso? Así como dijo que no había respaldo cuando el entonces Presidente Ricardo Lagos anunció el tren hasta Puerto Montt, ¿estamos ante en la misma situación? ¿Es una promesa que no tiene respaldo ni estudio técnico ni plazos?

El señor Jorge Rodríguez dice que es fundamental para la empresa que haya directores independientes y, por tanto, va a esperar la ley, que puede demorar su tramitación un año. Sin embargo, está facultado para nombrar los directores independientes sin la necesidad de una ley, lo que sería un gran avance. Pero, ¿está dispuesto a hacerlo?

Ahora bien, no puedo exigirle al señor Jorge Rodríguez que haga llegar un plano detallado, dado que recién asumió su cargo. Pero quiero prevenirlo, pues lo que ha dicho en esta Comisión y en la Subcomisión de Presupuestos son sólo declaraciones de intenciones, que no las voy a criticar, dado que recién está comenzando su gestión, y, además, las comparto. Sin embargo, creo que es necesario que dentro de un tiempo prudente nos dé una opinión más específica de lo que va a hacer en la empresa. Porque decir que el privado que quiera puede poner una línea de tren y comprar unos carros y empezar a operarlos, es francamente una utopía, una generalidad; decir que el día de mañana de Talca a Chillán va a haber tren, pero de Chillán a Temuco no va a haber tren, por lo que hay que hacer un *by pass* en bus, también es una utopía, una generalidad, sobretodo cuando es una empresa que durante el tiempo que el señor Jorge Rodríguez ha estado en la Comisión debe haber perdido alrededor de 200 mil dólares, porque pierde 60 millones de dólares al año.

Al respecto, señor Jorge Rodríguez, ¿cuándo va a entregar a la Comisión un plan específico? ¿Van a haber concesiones a particulares, como la carga? ¿Van a haber recorridos que se van a suspender?

Finalmente, sería bueno que el señor Jorge Rodríguez acompañe el informe que él mismo firmó como ente asesor ante el Sistema de Empresas Públicas.

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

El señor JARAMILLO.- Señor Presidente, creo que estamos llevando a equívoco a la ciudadanía, ya que como esta sesión es transmitida por televisión la gente se informa.

Respecto de la ley de Presupuestos y la partida que tiene que ver con los gobiernos regionales, donde dice que se podrá invertir en Ferrocarriles es, nada más y nada menos que una autorización de las platas fiscales que, en su momento, puede traspasar el Tesoro Público, vale decir, el Ministerio pertinente, a "tal" gobierno regional para pasos peatonales, con cierres que corresponden a Ferrocarriles. No es que se vaya a hacer un tren pagado por la Región de Los Ríos, no porque la Región de Los Lagos tenga que poner los vagones. Eso no es así. El tema es otro y en eso estamos llamando a equívocos a la ciudadanía.

Quería aclarar eso, ya que el marco regulatorio de la Ley de Presupuestos, decreto ley 1.253, de 1975, dice que la ley le impide al Presidente de la República autorizar traspasos de fondos entre diversos ministerios y el incremento de aportes a las empresas del Estado, que no sean consideradas en la misma empresa.

El señor PÉREZ (Presidente).- Esperemos que le haya quedado claro a la opinión pública.

Tiene la palabra el diputado Alvarado.

El señor ALVARADO.- Respecto de lo que acaba de señalar el diputado señor Jaramillo, en la Ley de Presupuestos no

aprobamos por los futuros traspasos del Tesoro Público ni nada. Aprobamos cantidades definitivas de gastos. Y, de esas cantidades de gastos, claramente la glosa señala: "de este monto se podrá transferir a Ferrocarriles". Por lo tanto, estamos aprobando de los recursos asignados a los gobiernos regionales.

En segundo término, respecto de los gobiernos regionales, comparto sus teorías y su tesis de que "el que quiere celeste que le cueste y que evalúe". Pero mi punto está no en el concepto de que uno no confíe en la descentralización, sino que en la composición para la toma de esas decisiones, porque si fuera un estamento absolutamente técnico, que va a evaluar la conveniencia real y pura de tener o no un transporte de Ferrocarriles, en pasajeros o en carga, me compro inmediatamente su argumento.

El punto es que la sensibilidad para promover un tema de transportes en Ferrocarriles, electoralmente es muy atractivo, lo que confunde y nubla cualquier decisión. No me podrán decir que eso no es así porque ya sucedió.

Hoy, el problema que tiene Ferrocarriles no es por falta de aportes de capital o de financiamiento, no es por falta de apoyo del Parlamento, no es por falta de apoyo de la agenda pública, sino que es producto de malas decisiones de inversión que no fueron evaluadas, económica y socialmente. ¿Por qué? Porque había que cumplir con el itinerario, a un plazo fijo, para pasearse arriba de un tren antes de una fecha determinada, recibiendo los aplausos, cortando las cintas y ganando los votos.

Entonces, en mi concepto, ha sido una de las campañas políticas más caras de la historia de nuestro país y no quiero que eso se replique a nivel regional.

El señor PÉREZ (Presidente).- ¿Prorrogamos por diez minutos la sesión?

Acordado.

Tiene la palabra el señor Rodríguez Grossi.

El señor RODRÍGUEZ.- Información respecto del tema de mayor uso del riel.

El paso de los trenes, por el tema de los rieles, se administra en una sola unidad. Por lo tanto, la accidentabilidad no tiene por qué aumentar. Si llevamos a un mayor uso de rieles, naturalmente hay límites y normas que impiden pasar de un determinado nivel hacia arriba. Eso es lo mismo que puede ocurrir con carreteras o aeropuertos, por ejemplo. Por lo tanto, estamos muy por debajo de lo que se puede todavía utilizar y es por eso que las puertas están abiertas para que, entre carga o pasajeros, se pueda implementar.

Hay una unidad de tránsito y la idea es que esta empresa o unidad de negocios que maneje el riel, lo pueda hacer abierta y transparentemente.

¿Qué pasa si los gobiernos regionales dicen que no a un determinado proyecto? No, nomás. Y, si es que hay un gran deseo por parte del Gobierno y del Congreso para realizarlos, ustedes tendrán la palabra, pero quien no la va a tener es la empresa, ya que no puede inventar dineros. Es una especie de instrumento que tiene el país para tener estos servicios. Entonces, si los gobiernos regionales dicen: "mire, no puedo", el Gobierno,

mediante la ley de Presupuestos, otorgará los recursos y la empresa feliz llevará adelante la inversión respectiva.

Ahora, el diputado señor Monckeberg me pregunta por el anuncio de la Presidenta. Estamos comprometidos en la entrega de un estudio respecto de los tramos Coronel y Lota y, además, estamos implementando una segunda opinión, que también fue propuesta por los expertos, sobre las inversiones y la necesidad de tener, al menos, dos opiniones independientes respecto de los determinados proyectos, de manera de ayudar al Gobierno a tomar la mejor decisión y a no confiarse en un solo estudio. Por lo tanto, estamos por entregar esa información y la Presidenta de la República, en uso de sus derechos y facultades, tendrá que tomar la decisión respectiva como la toma sobre un montón de otros temas.

Con relación al nombramiento de directores independientes, no tengo el derecho de nombrarlos, sino que el SEP. Una de las características de mi nombramiento fue el ser acompañado por directores independientes, pues me parece que, particularmente, esta empresa -y esta Comisión Investigadora lo testimonia claramente- necesita tener más ojos mirando y dando la seguridad a la ciudadanía de que se está manejando bien.

Por último, me comprometí para abril de 2008 entregar al Congreso nuestro plan para los próximos tres años. Sería muy irresponsable de mi parte traerles en 30 días un plan, si todavía no tengo la referencia nacional de lo que pasará con la infraestructura y con el transporte, el cual debe ser resuelto por el propio gobierno.

Sobre los alcances que hace el diputado señor Alvarado sobre la sensibilidad política para promover el tren, mi sensación, como ciudadano, es que hay una enorme sensibilidad política cuando una comunidad tiene necesidad de un hospital, de que le pavimenten un camino, de que le mejoren las escuelas o el internado. La sensibilidad política tiene que ver con las demandas de la ciudadanía y nadie, menos ustedes, puede temer a que ésta se exprese en las decisiones de inversión. Mientras más regionales sean esas decisiones mejor captarán las sensibilidades políticas que tienen una raíz. Es lamentable, pero en el caso del tren hay mucha nostalgia, más que la demanda por subirse a este medio de transporte.

El señor PÉREZ (Presidente).- Queremos agradecer su presencia en esta Comisión y con respecto a lo que planteaba sobre los directores independientes, por favor, traten de que sean conocedores del tema y lo más eficientes y honestos posible.

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

-Se levantó la sesión a las 13.05 horas.

**CLAUDIO GUZMÁN AHUMADA,
Redactor,
Jefe de Taquígrafos de Comisiones.**