

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

Sesión 23ª, celebrada en miércoles 12 de diciembre de 2007,
de 11.00 a 13.45 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, Enrique Jaramillo, Nicolás Monckeberg, Sergio Ojeda, Jaime Quintana, Gabriel Silber y Gastón Von Mühlenbrock.

Concurren, además, en calidad de invitados, el senador, señor Guillermo Vásquez Úbeda, el señor Jorge Colque Castillo, Gerente General de Invía, y el jefe de la subdivisión auditoría e inspección de la Contraloría General de la República, señor Marcel Barnier Valdebenito.

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 21ª se da por aprobada, por no haber sido objeto de observaciones.

El acta de la sesión 22ª, ordinaria, queda a disposición de las señoras y 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 señor García.

El señor GARCÍA (don René Manuel).- Gracias, señor Presidente.

Quiero solicitarle que pida el asentimiento de la comisión ante la solicitud que hacen las personas en el último lugar de la Cuenta para venir a la comisión. Vale decir, principalmente a don Alberto Echeverría. Me interesa que venga, ya que es una persona seria, ha expuesto muchas veces y tiene mucho conocimiento respecto de Ferrocarriles.

En segundo lugar, señor Presidente, hemos visto con preocupación e indignación los anuncios que se han hecho esta semana respecto de Ferrocarriles, en relación a que no va a volver a correr al sur de Chile y eso es preocupante para esta comisión. Hemos hecho todos los esfuerzos para llevar a cabo una exhaustiva investigación, pero también para que el tren vuelva a llegar al sur. Hoy, todo dice lo contrario.

Me parece una falta de respeto hacia la ciudadanía y hacia lo que se ha invertido en Ferrocarriles.

Me gustaría, señor Presidente, que formalmente y por medio de la comisión que usted lo someta a votación y nos mande el informe que dice que Ferrocarriles no puede ir al sur para conocer las razones dadas. No sacamos nada con hacer una tremenda investigación respecto de la parte económica en Ferrocarriles si éste ya no volverá a correr hacia el sur del país, que era una de nuestras expectativas.

Entonces, reitero, señor Presidente, que se nos mande el informe en cuestión.

Solicito que usted lo someta a votación antes de continuar con la sesión, porque es un tema relevante para continuar con la investigación y ver las causas, reitero, para que el tren no vuelva a correr al sur.

El señor PÉREZ (Presidente).- Señor diputado, no hay para qué votarlo. Si usted pide que a nombre de esta agrupación se invite al señor Echeverría y que se despachen los oficios por usted solicitados que, creo que comparten todos los miembros de la comisión, así se hará.

El señor GARCÍA (don René Manuel).- Señor Presidente, en estas cosas no hay que ser "traguilla". Creo que es mucho más importante que toda la comisión esté de acuerdo.

Me gustaría que usted solicite la aprobación de la comisión porque tiene mucho más peso la unanimidad de la comisión, ya que somos muchos los diputados que estamos interesados en que el ferrocarril llegue al sur y no sea discontinuado.

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

El señor OJEDA.- Señor Presidente, sólo para reafirmar y adherirme a la petición que ha hecho el diputado René Manuel García, en el sentido de apoyarlo para que se entienda que hay unanimidad de que se invite al señor Humberto Echeverría por este casi choque del que se habla, por lo que hemos recibido reiteradas solicitudes al respecto.

Por otro lado, nos preocupa la situación de Ferrocarriles del servicio Temuco-Victoria. ¿Qué sucede? ¿Qué pasa? En realidad, en base a toda esta experiencia íbamos a hacer todos los esfuerzos y apoyar para que Ferrocarriles se reinstale y funcione como corresponde, corrigiendo todas las imperfecciones que hubo.

Me encuentro muy alarmado con respecto a toda esta situación y, ojalá, con relación a las responsabilidades, paralelamente, podamos forjar alguna fórmula que restituya el funcionamiento de Ferrocarriles en el sur. Queremos que funcione y, como Comisión, debiéramos hacer todos los esfuerzos y realizar las gestiones que correspondan para que así sea.

El señor PÉREZ (Presidente).- En realidad, prácticamente, todos los integrantes de esta Comisión compartimos lo dicho por los diputados señores García y Ojeda, pues siempre hemos estado muy preocupados porque el tren vuelva a ser una realidad en el sur de Chile. Nadie se opone a enviar ese documento y es por esa razón que, unánimemente, hemos decidido hacerlo de esa manera.

Antes de seguir con la discusión, corresponde votar la censura presentada por la Oposición.

Tiene la palabra la diputada señora Turres.

La señora TURRES (doña Marisol).- Señor Presidente, hace unas semanas, presentamos una censura, pues en un momento determinado sentimos que la Mesa no era imparcial para efectos de llevar a cabo su investigación. No obstante, como estamos terminando y para mantener un clima de cordialidad y de buen trabajo en la Comisión, decidimos retirarla como una forma de mantener la confianza de la Mesa que usted dirige.

El señor PÉREZ (Presidente).- En primer lugar, quiero agradecer el gesto de la Oposición, aunque quiero señalar que siempre me he esforzado por dar garantías y confianza a todos los sectores. En todo caso, cualquiera tiene derecho de pensar en forma diferente.

Tiene la palabra el diputado señor Espinoza.

El señor ESPINOZA.- señor Presidente, quiero consultar al secretario si reglamentariamente se puede retirar el llamado a votación.

El señor ÁLVAREZ (Secretario).- Sí, se puede.

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

El señor DE URRESTI.- Señor Presidente, creo que debemos ser muy responsables en el tema de la censura.

Ahora, entiendo que hay consenso al respecto. Usted, ha presidido de manera ecuánime esta investigación y las conclusiones y el término de la misma representará ello. Por lo tanto, invito a la Oposición, junto con felicitarlos que hayan retirado la censura, a que terminemos como comenzamos, con el objetivo de investigar lo que pasó, pero lo importante aquí son dos cosas: quiero complementar lo que señaló el diputado señor René Manuel García. Vamos a investigar irregularidades que se han producido en Ferrocarriles, pero hoy estamos colocando el acento en algo muy importante, cual es saber cómo va a operar, especialmente en el verano, el servicio ferroviario. Se anunció que iba a funcionar durante el verano el tren Alameda-Temuco. Eso es fundamental para dar cobertura y tranquilidad a quienes viven en el sur de Chile y es la punta de hilanza para cubrir el tramo Victoria-Puerto Montt. Hoy vemos que la empresa, sin justificación y antecedentes, ha señalado que este sistema sólo va a funcionar eventualmente los fines de semana. Es importante reforzar la necesidad de contar con ese servicio y que la empresa justifique y nos explique a qué se deben esas políticas y si habrá o no el compromiso de reponer el servicio ferroviario.

Celebro que la Alianza esté empeñada en que retorne el tren al sur. En eso hay un consenso que ojalá sea posible plasmar en los acuerdos de esta Comisión. Es decir, investigar y sancionar lo que ha ocurrido, pero tener el consenso de que necesitamos imperiosamente un sistema ferroviario para el sur de Chile.

El señor PÉREZ (Presidente).- La próxima semana vamos a tener como invitado al ministro de Hacienda para que nos señale su visión respecto de la Empresa de los Ferrocarriles en el sur de Chile, que es lo que nos preocupa a todos.

Tiene la palabra el diputado Von Mühlenbrock.

El señor VON MÜHLENBROCK.- Señor Presidente, el señor Humberto Echeverría nos mando una carta en la cual habla del casi choque del 23 de noviembre pasado en las

cercanías del puente Maipo. Entonces, sería bueno tenerlo como invitado en la Comisión, porque aparentemente relata una situación diversa de la que señaló el actual presidente de EFE.

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

El señor ALVARADO.- Señor Presidente, mi consulta estaba relacionada con la invitación al ministro de Hacienda y usted acaba de señalar que estará en la próxima sesión. Eso nos permite cerrar el ciclo. Con la investigación, los antecedentes y las informaciones, todos tenemos relativamente claro lo que sucedió en EFE y debemos procurar que efectivamente se asuman las responsabilidades y se sancione a los culpables. Pero, la visión de Hacienda es fundamental para el futuro de los Ferrocarriles.

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

El señor MONCKEBERG (don Nicolás).- Señor Presidente, no sé si será posible oficiar al señor Jorge Rodríguez. Esta Comisión va avanzando en su investigación y no es buena señal enterarnos por el diario de ciertas ideas que él tiene de los Ferrocarriles. Sin ir más lejos, la semana pasada invitó a su oficina a todos los periodistas de los medios locales y les comentó públicamente varios de sus proyectos, entre ellos el que causó más polémica fue que iba a insistir en que las provincias y las regiones fueran las que financiaran sus recorridos de trenes. Antes de informar a los periodistas una iniciativa de esa naturaleza, debería informarle a esta Comisión. Entonces, sugiero que le oficiemos para que nos remita todas las conclusiones que él tiene respecto del futuro de EFE, las cuales ha hecho llegar a los medios de comunicación y no a nosotros.

El señor PÉREZ (Presidente).- Es más, se vendió una parte de los Ferrocarriles que tenía que ver con cargas y no se nos informó absolutamente nada.

| Tiene la palabra el diputado Jaramillo

El señor JARAMILLO.- Señor Presidente, entiendo que esta Comisión es investigadora de los hechos acontecidos en la empresa de ferrocarriles, los cual, incluso, han llevado a que el Ejecutivo haya nombrado a un nuevo presidente, quien, indudablemente, está como cualquier ciudadano a cargo de una empresa, viendo la posibilidad de mejorar, lo cual llevó a una Comisión investigadora. Está muy claro que ha habido cualquier cantidad de deficiencias e ilícitos, pero no podemos perjudicar a la actual administración enviándole citaciones constantemente. Seguramente habrá periodistas que le consultaran sobre cuál es su pensamiento, pero de ahí a tomar determinaciones es otra cosa. Por supuesto, nosotros contamos con otros cauces, que no es esta Comisión, para lograr que el Ejecutivo nuevamente entregue a los sureños la posibilidad de tener el tren, medio de locomoción seguro y cómodo que en algún momento tuvimos.

Por eso, al margen de lo que hoy se ha acordado, cada uno de los señores diputados cuenta con sus propios antecedentes sobre la actual administración. Eso no quiere decir que nosotros vayamos a entorpecer el trabajo que ha comenzado a desarrollar el actual presidente, Jorge Rodríguez Grossi, quien nos prometió que a abril del próximo año tendría una propuesta para entregar. Por eso, no nos apresuremos en pensar que ya está tomando determinaciones que no nos ha consultado. Además, no tiene por qué consultarnos, pues esta Comisión es investigadora de hechos acaecidos en la empresa.

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

El señor ESPINOZA.- Señor Presidente, en la misma línea que lo planteó el diputado señor Nicolás Monckeberg, sería muy positivo continuar con los invitados que tenemos en el listado, pero les recuerdo que acordamos invitar al contralor general de la República.

Además, sería muy importante invitar al señor Rodríguez Grossi, por cuanto, si bien comparto la idea del diputado Jaramillo, en el sentido de que ésta es una Comisión

encargada de investigar los hechos que ocurrieron en la empresa de Ferrocarriles del Estado, por respeto, es necesario que nos informe sobre cada una de las acciones que va a adoptar el Gobierno. El señor Rodríguez Grossi no ha tenido el más mínimo respeto por esta Comisión, en muchos aspectos. Por eso, me gustaría que fuera invitado.

El señor PÉREZ (Presidente).- Muy bien, no nos quedan muchas sesiones y debemos invitar a las personas que ustedes han sugerido.

Por tal motivo, pedimos una prórroga de 30 días para evacuar el informe, pero ahora supimos que ese plazo contempla el mes de febrero. Entonces, como eso no nos sirve, la próxima semana tendremos que pedir un nuevo plazo para prorrogar hasta marzo, por cuanto, además de recibir a los invitados, tenemos que analizar y votar las conclusiones.

El señor ESPINOZA.- Tendríamos que trabajar más en enero, señor Presidente.

El señor PÉREZ (Presidente).- No alcanzaríamos a trabajar en las conclusiones, por cuanto con las invitaciones que hemos hecho coparíamos diciembre y la mitad de enero.

El señor MONCKEBERG.- Señor Presidente, trabajemos en doble sesión en enero y si vemos que la segunda o tercera semana nos falta plazo, va a tener todo nuestro acuerdo para pedir una extensión a marzo.

-Hablan varios diputados a la vez.

El señor GARCÍA.- Señor Presidente, todos estamos colmados de buenas intenciones, pero me gustaría saber los "topones" que se producen en esto. Porque nosotros podemos tener disposición para trabajar en un horario determinado pero el Secretario de la Comisión tener sesión de Obras Públicas, Minería o Codelco a esa misma hora.

Por lo tanto, me gustaría saber la disponibilidad de horario del señor Secretario, porque sin él no podemos

sesionar y no sería bueno cambiarlo, pues ya está comprometido.

El señor ESPINOZA (don Fidel).- Señor Presidente, comparto lo que señala el diputado Monckeberg en el sentido de que un informe en marzo le va a restar toda la trascendencia...

El señor PÉREZ (Presidente).- Para que no muera en febrero tiene vigencia en marzo.

-Hablan varios diputados a la vez.

El señor PÉREZ (Presidente).- Comparto lo que ustedes han dicho: podemos ajustar los tiempos, celebrar sesiones extraordinarias, todo lo que quieran. Pero para poder convocar a la gente que han mencionado necesitamos obligadamente llegar a marzo; de lo contrario, tenemos que aprobar lo propuesto.

Y ésa es la única oportunidad que tenemos en esta Comisión de satisfacer todas las inquietudes y lograr claridad acerca de lo que pasó y de lo que sucederá con la Empresa de Ferrocarriles del Estado.

Por consiguiente, aquí no se trata de prolongar la agonía de nada, sino de hacer bien las cosas. Por eso, me parece muy bien que en enero decidamos si hay que pedir o no prolongación del plazo. Eso lo comentaremos entre las respectivas bancadas, porque será una prórroga por motivo de estudio de la Comisión, no para seguir citando.

-Hablan varios diputados a la vez.

La señora TURRES (doña Marisol).- Señor Presidente, consulto a los diputados -lo pregunté al Secretario- si hay alguna posibilidad, por ejemplo, de reunirnos los mismos miércoles pero a las nueve y media de la mañana, de modo de alargar las sesiones, porque generalmente las comisiones parten a las diez y media u once de la mañana.

Ésa es una forma de ganar bastante tiempo durante las próximas sesiones y el mes enero.

El señor ESPINOZA (don Fidel).- Es una u otra cosa, señor Presidente. Si se quiere aplazar el trabajo hasta marzo... Es una u otra cosa.

-Hablan varios diputados a la vez.

El señor JARAMILLO.- Señor Presidente, yo dejaría el horario a su criterio, porque cada uno va a tener una opinión distinta al respecto. Usted dirige esta Comisión y usted está encargado de ver qué es lo mejor para su feliz término.

El señor PÉREZ (Presidente).- Bueno, "nobleza obliga".

En primer lugar, quiero agradecer el respaldo que en forma permanente he tenido de prácticamente todos los integrantes de esta Comisión tanto de la Concertación como de la Alianza para poder seguir trabajando.

Hace unos quince días hubo un *impasse*, que la verdad de las cosas estuvo descomponiendo un poco las relaciones. Pero con esta actitud de generosidad creo que vamos a seguir trabajando con el mismo espíritu de siempre, con un poco más de unidad, para tratar de lograr lo que a todos nos interesa, cual es la solución a este tema-país: la Empresa de Ferrocarriles del Estado, saber por qué y quiénes hicieron las cosas mal, quiénes son los responsables y cómo vamos a pensar nuestro ferrocarril al sur de Chile.

Agradezco a mis colegas de la Concertación el constante respaldo que me han dado. Y agradezco a la Alianza que en esta oportunidad hayan retirado la censura para con este Presidente, quien en ningún caso ha querido hacer las cosas en forma arbitraria, sino que se ha querido ajustar a Reglamento y ha sido lo más democrático en la medida de lo posible, sin perjuicio de los defectos humanos que cada uno lleva consigo.

Así, pido excusas por si en algún momento me he equivocado o he dicho alguna palabra que haya ofendido a alguien.

-Ingresa a la Sala el senador Vásquez.

El señor PÉREZ (Presidente).- Agradecemos la asistencia del senador Vásquez a esta Comisión.

Como ustedes saben, el diputado Gastón Von Mühlenbrock pidió que invitáramos al senador, porque, al parecer, nos puede contar más detalles sobre lo que hizo en la Empresa de Ferrocarriles en el pasado. De manera que nos interesa mucho que nuestro invitado responda las inquietudes de nuestro colega.

Tiene la palabra el diputado Von Mühlenbrock.

El señor VON MÜHLENBROCK.- Señor Presidente, aprovecho la oportunidad de agradecer al senador Vásquez por su concurrencia a esta Comisión.

En una conversación que sostuvimos, él me comentó el tema relacionado con Invía y algunos aspectos de su trabajo antes de ser elegido senador. Por lo tanto, encontré muy valioso lo que él nos pudiera aportar en esa materia y por eso lo sugerí como invitado. Cabe hacer presente que otras personas se han negado a asistir a la Comisión, en cambio él no puso ningún problema, a pesar de que en este momento hay trabajo paralelamente en el Senado.

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

El señor VÁSQUEZ.- Señor Presidente, en primer lugar, como ciudadano, independientemente del fuero que yo pueda asumir y haber declarado por oficio, me parece que tengo la obligación de cooperar para aclarar todos los hechos, sobre todo en materia de una Comisión Investigadora, y poner a disposición los antecedentes que poseo, los cuales, por lo demás, son absolutamente públicos.

En segundo lugar, mi relación es de amor y odio con Ferrocarriles. De amor, por cuanto desde 2000 hasta mediados o finales de 2002 -no recuerdo exactamente la fecha- fui director de Invía.

Pues bien, en el momento en que se declara la candidatura parlamentaria, el entonces Presidente de la República, don Ricardo Lagos, ordena a los directores que renunciaran a sus cargos si eran candidatos. De modo que ese fue exactamente el terreno hasta enero o marzo de 2002 y después se renovó por un muy breve período. En esa fecha, el señor Jorge Colque era director Jurídico y Cristián Beseler, gerente general de Invia.

En realidad, la administración de Invia significaba una cuestión bastante complicada, en función de que el desorden que encontramos, por lo menos en la fecha en que ingresé a la empresa, era bastante grande. Conjuntamente con mi entrada a la empresa, salió el gerente anterior y pocos días después entró el señor Cristián Beseler. Nos encontramos con una serie de situaciones. A modo de ejemplo, comentaré un solo hecho.

El directorio de Invia estaba formado por don Nicolás Flaño, a la sazón presidente de EFE; don Patricio Arrau, economista; don Jorge Del Río, dedicado a la gestión exportadora y experto en materia de inmuebles; don Luis Alvarado, ex ministro de Bienes Nacionales y quien habla. Cada uno teníamos nuestras respectivas especialidades. Nicolás Flaño mantenía la presidencia y la relación con Ferrocarriles y Patricio Arrau hacía los exámenes y estudios financieros. Asimismo, la asesoría de Jorge Berríos era muy importante, porque, incluso, cambiamos algunos de los procedimientos utilizados respecto de la licitación de bienes. En esa época, casi no hubo asignaciones directas de compra y venta de inmuebles de Invia.

Luis Alvarado, debido a su conexión con el mundo inmobiliario y como conocedor de inmuebles fiscales, a raíz de su experiencia como ex ministro de Bienes Nacionales, cooperaba mucho en la posibilidad de enajenación. Por mi parte, como asesor legal de la empresa, pude implementar algunas modificaciones dentro del manejo de la empresa. Recuerdo que la empresa estaba pagando impuesto al valor agregado de forma absolutamente ilegal, es decir, pagaba de más. Eso significaba 80 ó 100 millones de pesos al año de

pago excesivo de impuestos. Hice un informe que ratificó la empresa que asesora la auditoría y la empresa comenzó a pagar los impuestos correctos. No se trataba de eludir impuestos, sino de pagar lo que correspondía.

También, se terminaron los contratos con algunos recaudadores. Se producía un fenómeno extraño. Invia arrendaba pequeñas propiedades, por lo que el monto de los arriendos era de 1, 2 ó 3 unidades de fomento, pero a lo largo de toda la faja vía. Por lo tanto, el control era muy difícil. Se encargaban de la recaudación funcionarios de Ferrocarriles, pero se descubrió que uno ó dos recaudadores no habían informado sobre sus recaudaciones durante un largo período. Eso lo descubrió el gerente Cristián Beseler.

Además, se dio el caso de personas -no sé si eran funcionarios de Ferrocarriles- que arrendaban propiedades a lo largo de la faja vía. Hay que recordar que la compra de cosa ajena y, en consecuencia, su arrendamiento es válido de acuerdo al Código Civil. Por lo tanto, desde el punto de vista práctico, lo que podía haber era el cobro de los dineros. Hubo un trabajo arduo para limpiar esta situación, pero entiendo que no se logró solucionar durante el período en que fui director de Invia.

También hubo intentos de recalificar las propiedades de Invia, pues estábamos pagando impuestos territoriales excesivos. Se hizo un estudio específico -no recuerdo si se terminó- respecto del pago de todos los locales comerciales ubicados en el mall Estación o paseo Estación y de muchos otros.

Finalmente, el trabajo del directorio en aquella ocasión se centró en licitar o dejar en funcionamiento la licitación o posible enajenación de bienes que no eran imprescindibles. La Comisión está informada que cada bien inmueble que podíamos licitar como directorio tenía que ser declarado vía decreto, como bien no imprescindible, y de ahí, luego de una larga tramitación, se logró, durante nuestro período, disponer de unos paños importantes de terreno que se

encontraban al norponiente del cruce San Pablo-Matucana, a la salida del túnel que unía Mapocho con Estación Central.

Hubo una serie de otros proyectos, como los de enajenación de terrenos en la ribera del lago Ranco y de la estación de Talca. Simplemente estoy recordando algunos proyectos que me parecen importantes desde el punto de vista de la recuperación de fondos para apoyar la gestión de Ferrocarriles y el Plan Trienal.

Puedo señalar que esa fue la gestión que a nosotros nos correspondió realizar, y fue lo que tuve el gusto de conversar con el honorable diputado señor Von Mühlenbrock que, según entiendo, a su vez fue la causa de que me invitaran a esta Comisión.

La otra relación que tuve con Ferrocarriles fue absolutamente inversa. El honorable diputado señor René Manuel García puede dar cuenta de que en 2005, precisamente por el conocimiento que yo tenía respecto de cómo funcionaba la cultura al interior de Ferrocarriles, denuncié que un desrielo en el sector de Collipulli se había debido a la mala mantención de la vía.

Eso, honorables diputados, resultó un hecho muy doloroso. Yo tenía una profunda desconfianza acerca de cómo se enfrentaba los accidentes en Ferrocarriles, porque me tocó vivir, cuando era director de Invía, el lamentable accidente de la señorita Daniela García, a quien conocía, pues era amigo de su abuelo, don Alfredo García Rodríguez. De modo que viví relativamente de cerca el drama que ese accidente significó para la familia.

Siendo en esa época Nicolás Flaño presidente de Invía y de Ferrocarriles, nos mostró la transcripción de las comunicaciones habidas desde el momento del accidente en adelante entre el maquinista del tren y los funcionarios que quedaron atrás. Claramente ahí hubo un intento de encubrir la verdadera responsabilidad por los hechos ocurridos en ese accidente, que fue algo que a todos nos impactó, por lo que nadie del directorio trató de taparlo. Incluso, don Nicolás

Flaño, lamentablemente ya fallecido, concurrió a las pocas horas a visitar a la familia García para representarles su pesar por el hecho y a pedirles excusas, porque él se dio cuenta rápidamente de que esto había sido producto de una negligencia de Ferrocarriles y no, como se trató de presentar inicialmente...

El señor GARCIA.- Trataron de echarle la culpa ella.

El señor VASQUEZ.- Claro, que se trataba de un grupo universitario que habían bebido alcohol o consumido drogas o marihuana, cuando en realidad había sido un accidente producto de la falta de luz a la salida de un vagón donde faltaba una plancha, por lo que la señorita García habría caído por ese agujero, produciéndose el accidente que todo el mundo conoce.

De modo que tenía mucha desconfianza de cómo se presentaban los distintos accidentes por parte de Ferrocarriles. Quiero apelar a la memoria del honorable diputado señor René Manuel García para recordar que yo dije que el accidente de Collipulli se había producido claramente por la mala mantención de la vía, lo cual seguramente no estaba en conocimiento del directorio, ya que no era un tema que el directorio conociera.

A las 48 horas el directorio de Ferrocarriles sacó una declaración violenta. Incluso se hizo una inserción pagada de prensa en contra de mis declaraciones, señalando algo así como que un recientemente asumido senador, que tenía absoluto desconocimiento del tema, había hecho declaraciones que no eran efectivas, que lo que realmente había sucedido es que había habido robo de material de vía activa, que ésa era la causa del desrielo. Para ratificar sus dichos, citaron tres RUC, esto es, tres roles de identificación de causas judiciales, que según ellos correspondían a denuncias por robo de material en vía activa.

Concurrí a hablar con el señor fiscal regional. Pedí la particularización de esos hurtos y ninguno de los 3

correspondía a robo de material de vía activa. Uno de ellos era hurto de material abandonado al lado de la vía activa y los otros 2 eran hurto por robo realizados en ramales que ya estaban inactivos, con lo cual nuestra discrepancia pública fue de larga data. Fue una cuestión en que fueron saliendo cosas y cosas. Recuerdo haber hecho la denuncia, además, de todo lo que estaba ocurriendo con este material de durmientes que se estaban trayendo. Recordemos que a la sazón incluso se trató de ingresar por la compañía proveedora de durmientes un barco que había sido rechazado por Estados Unidos y trataron de ingresarlo durante casi un mes por vía Puerto Montt y terminó siendo incluso querellado por facilitación de instrumento por el SAG. Lo que hizo el SAG fue sellar absolutamente, después de sanitizar el barco y ordenó que no se bajara ni un durmiente más, de tal modo que me pareció realmente sería la actuación de, por lo menos el gerente general, señor Castillo, que estuvo 2 veces en Temuco para señalar que este senador está absolutamente equivocado en sus apreciaciones.

Debo indicar que la denuncia sobre este este accidente o desrriel producido en septiembre de 2005, terminó con una formalización de un pago de indemnizaciones por parte de EFE porque 2 funcionarios de Ferrocarriles; uno, funcionario de la empresa contratista encargado de la mantención de la línea, fueron formalizados -reitero- por el fiscal Velásquez, quien confirmó la efectividad de la denuncia.

Esto es cuanto puedo informar. reitero que algunos me dijeron que cómo era posible que yo pudiera estar en contra de la empresa pública pero, en verdad, mi obligación la entiendo con la ciudadanía y, por lo tanto, con su seguridad y la debida administración que yo relativamente conocí.

Si hay alguna pregunta que quisieran hacer los señores diputados, estoy a su disposición.

El señor PÉREZ (Presidente).- Muchas gracias.

Antes de ofrecer la palabra quiero hacer una consulta. Tenemos presidente, el directorio de EFE, un gerente general y una gama de directores. Bueno, como una empresa grande. También tenemos esta misma estructura en Merval y en Invia. Un presidente, directorio, gerente general y un directorio general. A su juicio, estimado senador, usted cree que esos malos bienes que se venden, económicamente, lo que recibe esa gente por concepto de ingresos, sueldos o como se llame -porque son entidades anacrónicas- ¿no están cumpliendo con su función? De hecho, uno ve abandonados no solamente los terrenos de Ferrocarriles donde nunca más a pasar un tren, sino que ve los rieles, las instalaciones y todas estas cosas, pero nadie se preocupa de buscar algún destino o venderlos a particulares o a los municipios.

Lo otro me que llama la atención es quién se preocupa de cuidar los bienes del Estado, que son de Ferrocarriles. ¿Es EFE, es Invia o quién? Cuando uno ve tendido de rieles abandonados y que cada quien los lleva con destino a su domicilio, construye galpones y nadie hace absolutamente nada. Entonces, ¿Quién es el responsable de eso?

Pero lo que más me interesa es si se justifica un directorio en Invia si no tiene atribuciones ni tampoco cómo hacer gestión: desentenderse, vender los bienes que están abandonados a lo largo del país.

El señor VÁSQUEZ.- Voy a tomar nota de todas sus preguntas.

El señor PÉREZ (Presidente).- Encantado.

Tiene la palabra la diputada Turre.

La señora TURRE (doña Marisol).- Señor Presidente, en verdad a todos nos interesa mucho tener alguna respuesta especialmente de lo que usted acaba de preguntar. Pero me asaltan algunas dudas respecto de algunos hechos que acaba de exponer el senador, en el sentido de que había funcionarios que arrendaban por su cuenta algunos terrenos.

¿De qué forma diversos funcionarios cobran estos montos de arriendo?

Hacia presente, incluso, que en muchos casos no daban cuenta de estos cobros, sino que derechamente se quedaban con esos recursos que pertenecen a todos los chilenos.

Quiero saber, primero, ¿qué acciones concretas inicia Invía para saber qué está pasando y, segundo, para ponerle término y perseguir responsabilidades?

Estamos hablando derechamente de responsabilidades en el ámbito penal. Podría haber una serie de ilícitos penales.

Quiero saber si se realizó algún catastro de todos los bienes de las propiedades que EFE tenía en Invía.

Asimismo, si durante su gestión tuvo conocimiento de las irregularidades.

La Contraloría General de la República ha hecho presente las tremendas dificultades para los efectos de ejercer sus facultades fiscalizadoras.

Entonces, por las investigaciones de la Contraloría y por las dificultades que iban encontrando en el camino, ustedes durante su gestión ¿tuvieron conocimiento de esos hechos?

Respecto de las propiedades ¿existía algún informe? Si se iba tomando conocimiento de la situación para los efectos de mejorar.

Se da cuenta de una serie de hechos que le preocuparon en su momento. Quiero saber qué se hizo para ocuparse de aquellos problemas.

La Contraloría ha dado cuenta que en los pasillos de la empresa EFE se encontraban recibos de pago de arriendos que estaban botados. ¿Se supo de eso en Invía? ¿Qué medidas se tomaron?

A través de este tiempo se fue tomando conciencia de que había una serie de problemas; de que EFE no conservaba bienes por ningún lado.

En este caso concreto, qué medidas adoptó el directorio o usted para subsanar estos problemas.

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

El señor ALVARADO.- Señor Presidente, escuché al senador referirse a los grandes desórdenes en algunas materias al interior de la empresa.

No sé si en su condición de director escuchó hablar respecto de la empresa Evasa que desarrolló una serie de vínculos contractuales con EFE, precisamente para desarrollar asesorías en materias que decían relación con la filial Invía.

Me explico: Invía tenía la administración de los bienes, en los arrendamientos; en la liquidación de activos, en el tema tributario, en las contribuciones.

Evasa fue contratada por EFE para hacer un análisis del reavalúo de contribuciones y sobre cómo el consejo de Tesorerías procedía en el pago de las mismas. La propia Contraloría acreditaba que a Evasa se le pagó por parte de EFE más de 90 millones de pesos por un trabajo que ya había desarrollado Invía; de hecho, hoy hay personas que están procesadas por fraude al Fisco a través de EFE.

No sé si usted durante su período escuchó alguna relación con esta empresa Evasa o con gerencias de EFE o Invía que tuvieran vínculos o relaciones con esa empresa que hoy -está claramente demostrado- tiene personas privadas de libertad por ese tipo de situaciones. Le hago la pregunta porque se determina que Evasa fue contratada por EFE para un trabajo que jamás realizó, y que era una acción que ya había desarrollado Invía.

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

El señor GARCÍA (don René Manuel).- Señor Presidente, tengo conocimiento de lo que ha dicho el senador Guillermo Vásquez, porque juntos hicimos denuncias en ese sentido.

Le quiero dar otro dato. Hace un año, quizás un año y medio, llamé a la persona que estaba a cargo de ferrocarriles en Temuco para preguntarle la razón por la cual estaban levantando la línea de Villarrica a Loncoche. Me señaló que jamás se había levantado esa línea. Le pedí que lo viera porque ya se habían cargado seis o siete camiones con rieles.

Posteriormente, me llamó para agradecerme el dato porque lo que ocurría era que se estaban robando los rieles. Nunca supe si hubo detenidos.

Me parece increíble que el señor gerente de ferrocarriles de Temuco no supiera que se estaban robando los rieles, varias camionadas.

Entonces, me gustaría saber si el senador solamente tuvo conocimiento de esa situación o tiene algún otro antecedente. Por ejemplo, si hay gente presa.

Los rieles se levantan y se tienen que vender en algún lado. Sin embargo, se levantaron los de todos los ramales y desaparecieron. Nadie sabe cuánta plata se recaudó, qué pasó.

Temoinsa dijo en la Comisión que si Ferrocarriles le ordenaba sacar las máquinas a la vía, lo podía hacer de inmediato porque estaban todas en perfectas condiciones, pero el problema eran las vías. No se arreglaron para las máquinas que trajeron.

El senador ha dicho que el problema de Collipulli se produce porque las vías fallaron. Tal vez, para el sur

ocurre lo mismo porque sólo echaron un barniz de gravilla, pero no las arreglaron.

Me gustaría saber si el senador tiene conocimiento de que las máquinas efectivamente están en perfectas condiciones y lo que falla son las vías.

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

El señor VON MÜHLENBROCK.- Señor Presidente, el senador comenzó diciendo que tenía amor y odio por ferrocarriles. Me gustaría que aclarara un poco lo dicho, es tremendamente importante.

También me gustaría reiterar el tema de base. Creo que el senador puede aportar mucho a nuestro trabajo

¿Qué pasó con eso?

¿Hay personas formalizadas?

Asimismo, me gustaría escuchar su opinión sobre la razón por la cual han ocurrido tantas irregularidades en ferrocarriles.

Al comenzar esta Comisión investigadora y pedir ciertos listados, nos dimos cuenta de que hubo gente que viajó a Europa más de 15 veces, con gastos pagados, para ver la compra de trenes.

Sin embargo, tenemos estaciones fantasmas y en el sur, entre Victoria y Puerto Montt, no tenemos trenes.

También hay problemas con facturas, y otra infinidad de irregularidades. Estimaciones de la demanda donde cae en más del 50 por ciento la evaluación de las personas que se suponía que los proyectos iban a tener.

En la estimación de una demanda podrá caerse el 5, 10 ó el 15 por ciento, pero cuando es más del 50 por ciento, es grave. Desconozco qué consultora la hizo y qué criterio usó. Se gastó una enorme cantidad de recursos.

Me gustaría escuchar la apreciación del senador. ¿Por qué están ocurriendo estos problemas? ¿Son parcelas separadas? ¿Cada uno hacía lo que quería?

La empresa ha gastado varios cientos de millones de dólares. Lo que vio y ha percibido con mayor conocimiento, desde el punto de vista administrativo, y las falencias que terminaron en el lamentablemente accidente que nos estremeció a todos.

En ese sentido quiero reivindicar al señor Nicolás Flaño, que en paz descanse, quien dio la cara con la familia García. Cosa que lo ennoblece. Entonces me gustaría saber su opinión de por qué ocurrieron todas esas cosas en EFE, una empresa que nos costó tanto echar a andar nuevamente a través de los planes trienales y que, lamentablemente, está nuevamente en un impase, quizá, más grande que el anterior.

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

El señor VÁSQUEZ.- Señor Presidente, hay una serie de consultas que trataré de responder. Pero, previamente, quiero decir algo con respecto a lo planteado por el diputado Von Mühlenbrock.

La verdad es que nunca pude apreciar directamente, ni probar por qué se había producido ese desriel. Sostuve que fue producto de la mala mantención de las vías. Había elementos bastante objetivos para determinarlo. La deducción viene de hechos conocidos. Por lo tanto, utilizo al respecto expresiones propias del Derecho Procesal Civil y Penal, las presunciones eran fundadas.

En esta materia quiero abstenerme, en lo posible, de emitir opiniones que no aporten a la objetividad de una solución. Por ejemplo, uno puede tener una opinión, pero si no está basada en hechos concretos, me parece que a lo más se podrá decir: "me parece que", pero eso no puede ser tomado en consideración, o no debiese. Quiero señalarlo para diferenciar lo que son los hechos conocidos, de meras opiniones.

La primera pregunta la hizo usted, señor Presidente, y dice relación con la justificación del directorio de Invia. Al respecto, pienso que esa empresa se crea, precisamente, porque, según lo que logré recabar durante el período en que estuve de director, Ferrocarriles era incapaz de manejar la operatividad de la cuestión inmobiliaria que se encontraba a lo largo de la vía, además de todo lo aledaño. Puedo señalar, por ejemplo, que el solo hecho de concebir de otra manera la estación de Talca -ciudad que conozco mucho- permitía librar un conjunto de actividades que daban una potencialidad importante a los recursos de Invia en licitaciones en las que había mucho interés y que si se hubieran mantenido en EFE, no creo que se hubieran hecho en su momento.

Ahora, ¿qué ocurrió con eso? No lo sé. Dejamos avanzados los anteproyectos para proponérselos al directorio, que tenía que tomar algunas decisiones de modificación de líneas y liberar el resto de los predios aledaños a la estación de Talca que quedaban, tal como ocurrió con algunas propiedades en Santiago. Aparentemente, al menos durante un cierto período, se justificaba. Hoy, no lo sé porque ignoro lo enajenado. No sé si el rendimiento del costo de Invia, en relación a su productividad es o no razonable.

Entiendo, que lo que se hizo en su oportunidad por parte del directorio al que pertencí tenía justificación, porque atendimos, incluso, por sobre los requerimientos que nos había hecho el directorio de la empresa en su oportunidad. Eso lo puede ratificar el señor Colque que, entiendo, viene a continuación y que a la sazón era director jurídico. Después, en mi período, fue nombrado gerente.

A ese respecto, tuvimos rendimientos bastante notables y una visión un poco distinta acerca de cómo manejar los inmuebles. Hoy no lo podría contestar.

Respecto del problema de las acciones sobre los cobros de arrendamiento, recuerdo un planteamiento del director Jorge del Río y mío, en el que propusimos entregar, a corredores de propiedades de las respectivas regiones, el

cobro de los arrendamientos, dado que se trataba de una gestión propia de los corredores de propiedades que están encargados de la administración, porque sus costos podían ser mucho más razonables, pero sobretodo porque siendo personal de fuera de la empresa, no tendrían el amparo de los propios funcionarios de la empresa que podían estar cubriendo situaciones irregulares.

Aún cuando nominalmente el costo fuera mayor, en términos de porcentaje, gracias al tipo de control que se produciría, podía dar rendimiento. La naturaleza y dificultad del cobro de arrendamiento se debe a que es a lo largo de una vía y a que son propiedades muy pequeñas. La gente además está acostumbrada a pensar que los bienes de ferrocarriles son bienes de los cuales puede apropiarse cualquiera, por lo tanto era muy difícil de cobrar. En consecuencia, por lo menos en mi período, los corredores de propiedades desistieron de hacerlo.

Esto demuestra lo difícil que es solucionar el problema. No es que no hayamos intentado hacerlo; buscamos diversas alternativas. Esta fue la más viable e incluso no pudimos lograr un acuerdo. No conozco las dificultades que se pudieran haber puesto a la investigación de la Contraloría, pero si eso ocurrió y hubiera estado en mi conocimiento, por supuesto que no las habría aceptado. En último término hubiese puesto a disposición de la Contraloría los respectivos antecedentes o, por último, habría renunciado.

Pero no estoy dispuesto a tapar nada de nadie, independientemente de qué tipo de amigo, persona, político o correligionario sea; no estoy dispuesto a aceptar el hecho denunciado a partir de 2005. Esta situación demuestra que mi posición es ser lo más transparente posible.

No conocía que Contraloría se hubiera opuesto a una conducta determinada. Efectivamente tratamos de levantar los máximos catastros de las propiedades, situación extremadamente difícil debido a que estaban a lo largo de la vía, porque son propiedades pequeñas, porque mucha gente se rehúsa y porque muchos de los beneficiarios de estas

propiedades eran funcionarios de Ferrocarriles. Había una natural reticencia de los ocupantes con sus compañeros o amigos, lo cual generaba dificultades para una acción posterior.

En cuanto a la consulta del señor Alvarado, no conocí a la empresa Evasa. Recuerdo que frente a la estimación de que las contribuciones estaban mal pagadas en razón de que las construcciones o inmuebles estaban mal calificados, producto de las normas generales y parámetros que determina el Servicio de Impuestos Internos, hicimos el claro intento de contratar a un arquitecto para que pudiera calificar los bienes de Ferrocarriles, fundamentalmente de aquellos que pagaban contribuciones y, asimismo, de que se hiciera la presentación respectiva.

Entiendo que Evasa es una empresa contratada con posterioridad al 2002. Si es así, desconozco absolutamente qué contratación se hizo; si fue por EFE, por su directorio o Invia, en consecuencia tampoco tengo información al respecto.

El señor GARCÍA (don René Manuel).- ¿Recuerda usted que se hubiesen vendido a familiares directos de parlamentarios parte de los recintos de estaciones de Ferrocarriles? ¿Podría dar nombres?

El señor VÁSQUEZ.- No tengo información al respecto. Fundamentalmente establecimos el procedimiento obligatorio de licitación y evitamos las asignaciones directas. Personalmente, nunca tuve información de si había cónyuge o pariente de alguna persona pública, ministro, subsecretario, parlamentario u otro, lo desconozco. Si eso hubiera ocurrido, habría tenido la debida preocupación de haberlo hecho presente por el conflicto de intereses que se producía al adquirente como las responsabilidades de carácter político e, incluso, jurídico que podíamos tener como directorio al tomar conocimiento de estos hechos. De modo que puedo asegurarle al diputado García, por su intermedio, que no lo tuve en conocimiento y si lo hubiera tenido mi conducta no habría sido pasiva.

En relación con los robos o hurtos de rieles, era un hecho conocido pero no responsabilidad nuestra, porque administrábamos el inmueble y no la vía. Ahora, cuando hice la denuncia de la mala mantención de la vía, incluso, en su momento, remití a uno o dos directores de EFE una filmación que, a través de un video, hicimos no sólo del sector de Collipulli sino también cómo estaba la vía al sur de Collipulli, tanto cerca de Cajón como al sur de Padre Las Casas. Por ejemplo, se podía observar que no se atornillaban todos los pernos, sillas inexistentes porque estaban apoyadas sobre durmientes podridos; los clavos que amarraban las sillas a los durmientes no estaban o uno podía tomarlos y retirarlos con la mano. El estado de la vía, por lo menos, en la zona de la Novena Región, en muchos tramos era realmente lamentable y eso lo pude observar durante el 2005, a raíz de esta discusión que tuvimos con Ferrocarriles, lo que me pareció una tremenda irresponsabilidad lo que estaba haciendo el directorio y así lo manifesté públicamente. Más allá no puedo responder sobre las medidas que tomó el directorio.

El señor GARCÍA (don René Manuel).- Perdón, señor Presidente. Quiero preguntar al señor senador, ¿es verdad lo que dice Temoina? O sea, ellos pueden sacar las máquinas en cualquier minuto, que las máquinas están en condiciones de salir. ¿Si usted tiene conocimiento de eso?

El señor VÁSQUEZ.- No conozco la situación de Temoina, pero tengo información directa en cuanto a que el estado de la vía no es el mejor; por el contrario, ha sido relativamente poco el avance que ha habido en los últimos años. Puedo señalarlo porque estaba preocupado del tema de Ferrocarriles hacia la Novena Región desde Santiago. Ayer conversé con el presidente de EFE, don Jorge Rodríguez, quien me informó que el ferrocarril a Temuco reanuda su marcha durante el período estival; solamente los días viernes en la noche sale un tren a Temuco desde Santiago y vuelve el mismo tren el domingo en la noche para llegar en la madrugada del lunes. Va a demorar alrededor de once horas y la idea es que salga en la noche, pero la vía no permitiría que se acelerara demasiado el tren. En lo personal, me interesa, como senador

de la Novena Región, en el sentido de que Ferrocarriles pueda permitir una regulación del costo de los pasajes en los períodos de alta. Se sale a las 10 de la noche y se llega a las 8 ó 9 de la mañana, es un viaje grato desde el punto de vista de poder disfrutar del paisaje.

Quisiera solicitar, por su intermedio señor Presidente, que el diputado Gastón Von Mühlenbrock me repita sus preguntas.

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

El señor VON MÜHLENBROCK.- Señor Presidente, la consulta se refería a que el senador habló de una relación de amor y de odio con la empresa.

El señor VÁSQUEZ.- Señor Presidente, lo que quise decir con esto es que tuve una muy buena relación con Ferrocarriles en el sentido de haber sido director de Invía durante casi tres años y de esta discusión esperé que el Directorio de Ferrocarriles en vez de haber tomado una defensa corporativa, hubiera hecho las investigaciones correspondientes, que derivó en estas discrepancias. Hasta el día de hoy los periodistas, por lo menos en la Novena Región, cuando hay algún problema en Ferrocarriles me consultan, porque saben que, a pesar de que no me corresponde como labor, me preocupo del problema de la seguridad y de la posibilidad de volver a contar con el servicio de Ferrocarriles, que a la Novena Región le hace mucha falta, porque potencia el turismo. Esa es la razón de la relación de amor y de odio.

Además, a través de una carta le manifesté al Directorio mi preocupación, ya que estaba convencido de que debían mejorar Ferrocarriles en defensa de los pasajeros. No era sacarle el peso, por el contrario. Si hubiesen tomado una decisión distinta, habría tenido una posición diferente.

El señor VON MÜHLENBROCK.- Senador Vásquez, la otra pregunta tiene que ver con su opinión respecto de todos estos errores, en el sentido de cómo puede ocurrir este tipo de

cosas en una empresa pública, dado que, como muy bien dijo, tanto hemos luchado porque se reponga el servicio ferroviario al sur y da un poco de rabia cuando vemos que se compraron vagones que prácticamente estaban en desecho en España y hubo una pella de personas que viajó para ese efecto.

Entonces, todo esto habla de una mala administración y me gustaría saber su opinión respecto de las irregularidades que vio en Ferrocarriles.

El señor PÉREZ (Presidente).- Tiene la palabra el senador Guillermo Vásquez.

El señor VÁSQUEZ.- Señor Presidente, efectivamente tuve conocimiento, incluso, como abogado, respecto de que hubo ofertas distintas a la de los trenes de Renfe y entiendo que un directorio es responsable por sí mismo y no puedo dar opinión al respecto.

Me parece que hubo un apresuramiento por tratar de sacar adelante cosas que claramente debieron tomarse con bastante más prudencia en términos de tiempo y de dedicación. En su momento Terrasur, que era el tren que corría hasta Chillán, fue un muy buen servicio y debió potenciarse, dado que en esa medida se acercaba el tren a Temuco y, por tanto, también a Puerto Montt, dado que tenía 400 kilómetros de vía solucionada. En mi opinión, quien mucho abarca, poco aprieta.

El señor GARCÍA (don René Manuel).- Señor Presidente, me preocupa lo que dice el senador respecto de que es una relación de amor y de odio, porque del amor al odio hay un paso.

Me gustaría saber si en la actualidad está con amor o con odio.

El señor VÁSQUEZ.- Lo he conversado con el presidente del Directorio de EFE y tengo la impresión de que tiene muy buena disposición. Además, tengo la certeza de que la reanudación de los viajes es un tema parecido a una suerte de examen al plan piloto, para ver qué posibilidades hay de habilitarlo hacia el sur.

Es importante, además, el hecho de que estén incorporando directores independientes porque esto dará tranquilidad, seguridad y certeza de que dispondremos de personas no comprometidas directamente.

El señor PÉREZ (Presidente).- ¿Cuándo se ha dicho que el señor Ajenjo era independiente?

El señor VÁSQUEZ.- Entiendo que al ser Presidente de EFE, no era independiente.

Francamente, entiendo que no lo era. La información que existía era en relación a su militancia en el partido demócratacristiano, aunque me es indiferente su militancia en uno u otro partido. Lo que me preocupó fue la forma bastante autocrática como lo enfrentó.

El señor PÉREZ (Presidente).- Senador, agradecemos su presencia en nuestra comisión.

Lo que nos llama profundamente la atención es que en cuanto al tren Santiago-Temuco se está poniendo a prueba algo que, de partida, estamos haciendo mal y nos consta que ésa ya no es responsabilidad suya, sino de EFE.

Se suspende la sesión.

-Transcurrido el tiempo de suspensión:

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

Hemos invitado, en esta ocasión, al gerente general de Invia, señor Jorge Colque Castillo y al Jefe de la Subdivisión Auditoría de la Inspección de la Contraloría General de la República, señor Marcel Barnier Valdebenito.

Tenemos la tarea, no menor, de investigar supuestas irregularidades cometidas en la empresa de Ferrocarriles del Estado. Sabemos que hay una cantidad impresionante de recursos que se entregaron para la instalación de las vías, la construcción de estaciones, adquisición de trenes y, es allí donde hemos visto deficiencias enormes, no sólo por ocurrencia de los integrantes de esta comisión, si no que por

informes que envió, con anterioridad, el último de los fiscales que tuvo Ferrocarriles, el señor Asenjo. El informe que recibimos es realmente lamentable y lapidario.

Podemos ver, entre otras cosas, que contratos iniciales de 308 millones y fracción se aumentaron a 3.500 millones. Eso dice, claramente, el documento enviado por este fiscal, que fue un gran aporte a la empresa de Ferrocarriles, una persona de gran nivel profesional y de mucha transparencia, sin el respaldo adecuado de los organismos que tenían que autorizar el aumento de esa enorme cantidad de recursos.

Nos interesa conocer la opinión de ustedes acerca de lo que ha acontecido y lo que estamos viendo. Se les envió un documento y espero que lo hayan visto. No sé si alguno de los diputados quiere hacer alguna consulta especial en esta oportunidad.

Tiene la palabra el señor Von Mühlenbrock.

El señor VON MÜHLENBROCK.- Quiero consultar a don Jorge Colque si existe un registro o catastro de las propiedades que EFE ha entregado a Invia, bien en arriendo o en venta.

El señor Alexander Fernández Montenegro era presidente del directorio de Invia. Quiero saber qué políticas se adoptaron en torno a la publicación de la venta y arriendo de propiedades pertenecientes a EFE.

En tercer lugar, quiero conocer cuál fue el mejor valor por el que se vendió una propiedad durante la época del señor Fernández Montenegro cuando fue presidente del directorio.

Quiero que me señale si algunos de los bienes inmuebles de propiedad de EFE fueron vendidos o arrendados a algún municipio. Quiero saber si tiene antecedentes sobre bienes inmuebles de propiedades de EFE que hayan sido comercializados o transferidos a algún pariente de algún

parlamentario o de alguna autoridad. ¿Está en conocimiento de ello?

¿Cómo se hacía la venta de las propiedades? ¿Con regulación? ¿Sin regulación? ¿Existía un valor comercial previamente acordado entre Invía y EFE?

Ahora, ¿a qué precio y cuál fue el procedimiento adoptado por la venta de los terrenos de la antigua estación de Concepción a una sociedad privada? ¿A qué precio y cuál fue el procedimiento adoptado por la venta de los terrenos, de 3,7 hectáreas, de la antigua estación de trenes La Paloma, de Puerto Montt? ¿Cuál fue el precio y a quién se le adjudicó el pago imponible en la comuna de Renaico, en la Novena Región? ¿En qué situación se encuentran los terrenos ubicados en Frutillar, Río Negro, Lago Ranco, Osorno y Valdivia? ¿Cuál fue la situación que ocurrió con los terrenos en Riñihue? ¿En qué situación jurídica y material se encuentran las casas de EFE?, aquellas viviendas que eran ocupadas por funcionarios y trabajadores de la empresa y que hoy muchas de ellas se encuentran en procesos de venta o de arriendo. ¿Por qué la empresa Invía adoptó ubicar sus oficinas centrales en calle Monjitas, en Santiago, considerando su cuantioso valor?

¿Con qué frecuencia se actualizan las propiedades que Invía tiene para la venta o arriendo de propiedades de EFE? En ese sentido, ¿cuál es el último informe que se ha enviado a la empresa de Ferrocarriles del Estado? ¿Qué responsabilidad le cabe al señor Alexander Fernández Montenegro en el manejo de información y administración de Invía?

El señor PÉREZ (Presidente).- Señor Colque, aunque la cifra no sea muy precisa, ¿cuál es la cantidad de bienes vendidos por Invía durante el presente año? ¿Se ha hecho alguna venta importante en el transcurso de este año? Sin perjuicio de ello, enviaremos un oficio consultando a representantes de Ferrocarriles sobre cuál es la cantidad de recursos obtenidos desde el 2003 en adelante por concepto de bienes de la empresa.

Tiene la palabra el señor Colque.

El señor COLQUE.- Señor Presidente, en primer lugar, quiero agradecer esta invitación y a continuación contestaré las preguntas formuladas.

Se consulta si en la actualidad existe un catastro de propiedades de EFE en arriendo o en venta. Bueno, quiero señalarles que Invia actúa como corredora de propiedades con relación a Ferrocarriles del Estado, es decir, actúa por mandato de EFE para la venta o arriendo de cada una de estas propiedades. Por lo tanto, en la actualidad existe un catastro de propiedades, entregado por EFE, por mandato, para la venta por Invia.

En segundo lugar, se consultó por el período en que don Alex Hernández fue presidente de Invia y la política adoptada en materia de publicaciones. Como Invia vende por mandato de EFE, lo que hace es poner en licitación pública los terrenos que EFE le entregó. Esos terrenos se licitaron poniendo avisos en diarios de circulación nacional, como la red nacional de El Mercurio, la red nacional de la Tercera y diarios locales. Además, se apoyó en radio e internet.

La oferta de terrenos que tiene Invia, por mandato de los Ferrocarriles del Estado, la pueden encontrar en www.invia.cl, página web donde se encuentra la fotografía y el plano de cada una de estas propiedades.

Se preguntó cuál fue la propiedad de mayor valor que se vendió durante el período del señor Alex Hernández como presidente. Se me informó que se consultó respecto de las ventas del período 2003-2005, que apoyaban el Plan Trienal de esa época. En ese período se vendió una propiedad en la comuna de Quinta Normal que posiblemente sea la que tiene el mayor valor.

Hago entrega a la Comisión de un listado con la totalidad de las ventas del período 2003-2005, detallando el precio, la ciudad, la comuna, el comprador, donde se responden las preguntas que ustedes formularon al respecto.

Se consultó si se ha vendido o arrendado un terreno a algún municipio. La respuesta es afirmativa. Más de alguna vez se ha vendido o arrendado un terreno a algún municipio a lo largo de Chile.

Respecto de la pregunta de bien inmueble de propiedad de EFE...

El señor VON MÜHLENBROCK.- ¿Podemos tener la información de cuáles son los municipios?

El señor COLQUE.- Son varios los municipios, pero están en el listado. Si requieren más información, la podemos proporcionar.

Se preguntó a qué título se habría transferido a algún pariente de parlamentario o de autoridad. Eso lo desconozco. Habría que revisar el listado y ver cuáles son parientes, pero no tengo información al respecto. Hay muchas personas y no sé quiénes son.

Después se preguntó respecto de la venta a valor libro y a valor comercial y la regulación que existe sobre esta materia. La ley general de Ferrocarriles establece que los Ferrocarriles debe vender sus propiedades a valor comercial. ¿Cuál ha sido el mecanismo para interpretar el valor comercial? Recurrir a tasadores externos acreditados ante los organismos de tasaciones para que entreguen un valor referencial respecto del cual se debe realizar la venta.

El otro valor referencial es el valor libro que se encuentra en la contabilidad. Ambos valores se toman en consideración a la hora de ejecutar una venta.

Se preguntó por el precio que se cobró por la estación Concepción a una sociedad privada. Desconozco el detalle de la operación a la cual se refiere el señor diputado, sin embargo, puedo señalar que los terrenos de la estación Concepción fueron expropiados en su integridad en 1997 por el Serviu. Por lo tanto, salvo que esté en un error, puede que esa venta la haya realizado el Serviu a una sociedad privada.

En cuanto a la venta de la estación La Paloma, de 3,7 hectáreas, a una sociedad comercial. En este momento recuerdo, y debe estar en los listados, una venta realizada a la empresa Copec, vía licitación pública, de un sector de la estación de La Paloma, que es una esquina que enfrenta dos calles del camino Alerce. El precio no lo recuerdo en este momento.

Respecto de la situación de las estaciones de Frutillar, Casma, Río Negro, Lago Ranco, Osorno y Valdivia, quiero precisar, una vez más, que Invía actúa por mandato de EFE. Invía es una corredora de propiedades para estos efectos, si bien es una sociedad anónima externa.

En consecuencia, sólo actuamos respecto de aquellas propiedades que tienen mandato; no tenemos la administración general de las propiedades de Ferrocarriles, y dominamos sus catastros en su totalidad, sólo aquello que se entrega para la venta o arriendo, siendo esta una decisión soberana de la Empresa de Ferrocarriles del Estado.

En relación con la venta de Riñihue, entiendo que se hizo en 1996 ó 1997. Desconozco los detalles, pero fue investigada por varios organismos contralores, existiendo dictámenes que no tengo en mi poder.

Respecto de la situación jurídica y material de las casas EFE, su proceso de venta y arriendo, Invía acometió hace tres años, más o menos, un programa de venta de dichos inmuebles a los trabajadores de Ferrocarriles. Fue un proyecto especial, encomendado a Invía, mediante el cual se catastraron y vendieron cien casas a los trabajadores, fundamentalmente a aquellos que las estaban ocupando.

Aún existen casas respecto de las cuales Invía carece de mandato para materializar una venta.

En cuanto a que Invía se haya instalado en la calle Monjitas a un valor alto, puedo decir que fue una decisión comercial, en la que también se consideró que el precio estaba de acuerdo con el valor de mercado, bastante menor al

de otras propiedades del mismo sector. Les puedo enviar el detalle del costo del arriendo.

En lo que respecta al criterio para declarar un inmueble imprescindible, como les dije, mi acción comienza una vez que la propiedad ha sido declarada prescindible por los organismos técnicos de Ferrocarriles.

La participación de Invía, en términos generales y formales, no existe en la etapa preparatoria del inmueble de prescindencia, sin perjuicio de que proveamos de información y entreguemos información de mercado que pueda ser necesaria para la toma de decisiones, pero es una decisión soberana de Ferrocarriles, estudiada por sus técnicos, conforme a sus planes de inversión.

En consecuencia, escapa a mi persona pronunciarme sobre tal cuestión.

En cuanto a la frecuencia de actualización, los terrenos respecto de los cuales Invía tiene mandato para operar, se encuentran actualizados a la fecha de hoy.

Por lo tanto, también pueden ser revisados en www.invia.cl, donde se encuentran registradas todas las propiedades que ofertamos al mercado.

En relación con la responsabilidad que le cabe al presidente de la época en el manejo administrativo desprolijo de Invía, no me corresponde pronunciarme.

En cuanto a la cantidad de bienes vendidos durante el presente año, adjuntamos un listado con el detalle de cada una de las ventas realizadas en el período.

En relación con el período actual, somos una sociedad anónima, por lo cual nuestros estados financieros son auditados por auditores externos, los cuales fueron entregados a la Superintendencia de Valores y Seguros. En ellos se encuentra el detalle de cada uno de los movimientos contables y cada una de las ventas.

Aquí tengo los estados financieros al año 2007, donde se puede revisar cada uno de los movimientos y la cantidad de bienes vendidos a la fecha.

Además, quiero entregarles las memorias. Porque por ser una sociedad anónima estamos obligados a hacer memorias públicas de nuestros estados financieros, los que se encuentran acá. También las entrego a la honorable Comisión, para que puedan revisar cuál ha sido el ejercicio de los últimos tres años y cada uno de nuestros movimientos, negociaciones y compromisos.

Es cuanto puedo informar a esta Comisión, salvo que exista alguna otra pregunta o aclaración en relación con mi exposición.

He tratado de ser lo más claro posible.

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

El señor VON MÜHLENBROCK.- Según entendí de la presentación de don Jorge Colque ellos son una "corredora de propiedades" de EFE. Porque todos quienes han venido aquí han entregado las memorias, los estados de situación y, por lo que escuchado de mucha gente "es todo una maravilla". Pero ocurre que no tenemos trenes, que hay una enorme cantidad de irregularidades en la materia, etcétera.

Le pregunto por el tren a Alex Fernández, y no se puede pronunciar. ¿Se fue no sé cuántas veces fuera de Chile a comprar trenes!

Perfecto, Invía puede ser una corredora de propiedades, pero le están pagando a su gente. Eso quiere decir entonces que EFE es el absoluto responsable de la venta o del peso de cerrar empresas, porque uno puede tener un corredor de propiedades que le puede decir que una casa vale cien o que cuesta diez. Según le entiendo a don Jorge Colque, el que decide que se venda en diez y no en cien es EFE y no Invía.

Eso quiero tenerlo absolutamente claro.

También quiero saber si el señor Colque tiene antecedentes -porque por lo que entiendo todo ha estado impecable- de alguna irregularidad que haya existido en Invía, a pesar de que él dice es una corredora de propiedades de EFE. Ello debido a que sabemos de muchas irregularidades y me gustaría saber algo al respecto de parte de él. Porque, si no, ¿para qué lo citamos?

El señor PÉREZ (Presidente).- Comparto su inquietud, señor diputado.

Creo que Invía no es una corredora de propiedades, sino una filial de EFE que tiene por finalidad vender los bienes de la empresa. Porque si fuera una corredora de propiedades no tendría para qué tener un gerente general ni un directorio ni cada uno de los funcionarios que participan en ella recibir un sueldo.

Por otra parte, señor Colque, respecto del listado le pregunto si se vendió algo o no en estación San Carlos, Ñuble, porque o no aparece nada sobre el particular o no lo alcancé a recibir. Pero pareciera que no hay nada al respecto en dicho listado.

Tiene la palabra, señor Colque.

El señor COLQUE.- Señor Presidente, en relación con su consulta le señalo que el listado es de 2003-2005, de acuerdo con el motivo de la citación que se me hizo para esta reunión. Eso no obsta a que puedo hacerle llegar las ventas 2006-2007, y a la fecha.

Efectivamente, existe -lo recuerdo- una venta en la comuna de San Carlos.

El señor PÉREZ (Presidente).- Bien. Entonces, le pido que nos envíe el referido listado.

El señor COLQUE.- Se lo vamos a enviar con detalle.

El señor PÉREZ (Presidente).- ¿Desea agregar algo respecto de lo que consultó el diputado Von Mühlenbrock?

El señor COLQUE.- Sólo quiero aclarar que -nuevamente- si bien lo que ustedes dicen es cierto: Invía es una sociedad anónima, con un directorio propio, con un patrimonio, cuyo dueño, a través de acciones, es Ferrocarriles del Estado, ella actúa por mandato y su trabajo consiste en ejecutar aquellas cosas que se le encomiendan, puntualmente, con nombre y apellido. Y algunas veces sí es efectivo que EFE ha delegado la facultad en Invía de fijar el precio en determinadas operaciones a través de tasaciones externas, y ha sido el director de la sociedad quien soberanamente ha resuelto.

Y cuando me refiero a la figura de "corredora de propiedades" es solamente para ejemplificar a esta Comisión el rol que juega Invía. Porque muchas veces se cree que es la administradora de la totalidad de las propiedades de Ferrocarriles, lo que no es así. Eso lo hemos ido constatando con cada uno de ustedes en las visitas a terreno: Invía actúa cuando tiene mandato para actuar, si no, no puede hacerlo, porque es una sociedad independiente.

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

El señor VON MÜHLENBROCK.- ¿Quién le daba ese mandato en EFE?

El señor PÉREZ (Presidente).- El directorio de EFE.

El señor COLQUE.- Señor Presidente, por su intermedio, le contesto al señor diputado.

Al tratarse de una sociedad anónima, el organismo que tiene la administración y la decisión es el directorio de la sociedad, por lo tanto, cada uno de los mandatos que le han entregado a Invía, que no deben ser más allá de cien propiedades, quizá un poco más, ha sido otorgado por el directorio de la Empresa de Ferrocarriles del Estado, porque es un mandato para vender inmuebles y, por lo tanto, debe

entregarse mediante escritura pública. Dicho mandato lo entrega el directorio de EFE, en representación de la empresa, y lo recibe el directorio de Invía, el cual lo delega en su gerente general.

Es todo cuanto puedo informar.

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

El señor DE URRESTI.- Señor Presidente, algunos temas no han sido contestados por el gerente general de Invía. Por su intermedio, me gustaría formularle algunas preguntas más.

En primer lugar, ¿de qué manera se ha cumplido el mandato que tienen ustedes de traspasar recursos y vender de la mejor manera ciertos activos prescindibles? ¿Cuáles son los montos de aportes? ¿Cuáles son las comisiones que cobran ustedes? ¿Cuál es la viabilidad de que exista una filial para el éxito de Ferrocarriles? Hay que tener en cuenta que el compromiso presidencial en su oportunidad era precisamente que ustedes allegarían recursos frescos y harían una gestión más eficiente de la empresa.

En segundo lugar, ¿cuál es su trabajo específico en relación con el resguardo de los bienes de la Empresa de Ferrocarriles que hoy están siendo desmantelados y, por ende, perdiendo su valor? Me refiero a una serie de estaciones y terrenos, como, por ejemplo, la de Antilhue, que hoy está siendo devastada y no tiene atención por parte de la empresa. Asimismo, ¿cuál es el programa de ustedes para los terrenos de la estación de Valdivia? Llevamos muchos años sin que se haya hecho alguna gestión, considerando que ustedes son los encargados inmobiliarios. ¿Qué ocurre con la posibilidad de que allí se instale la sede del gobierno regional de Los Ríos?

En tercer lugar, ¿quiénes son los directores de Invía? Quiero saber sus nombres y apellidos. ¿Cuál es la participación de ellos en sus actividades? ¿Cuál es su remuneración? ¿Cuál es su dieta? En definitiva, me gustaría

saber cuánto cuesta la mantención de Invia, para efectos de la gestión inmobiliaria.

Por último, ¿qué ocurre con la venta de los ramales que hoy se han levantado? En especial, me refiero al ramal Lanco-Panguipulli. ¿Qué ocurre con los terrenos ubicados en esa franja? ¿Cuál es la visión de ustedes para darles rentabilidad y no permitir que se desvaloricen esos activos?

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

El señor COLQUE.- Señor Presidente, antes de responder las consultas del diputado De Urresti, quiero hacer un alcance general respecto de Invia.

Invia se crea a partir de la nueva ley de Ferrocarriles, que le permite crear sociedades anónimas para explotar su giro. Dentro de eso, el objeto de Ferrocarriles señala que también podrá explotar comercialmente sus inmuebles. En ese contexto se crea la filial Invia para explotar comercialmente los inmuebles de Ferrocarriles del Estado, de acuerdo a lo que señala esa ley.

Invia actúa por mandato de Ferrocarriles, por lo tanto, como gerente general de Invia tengo competencia legal para operar sólo sobre aquellas cosas que hayan sido legalmente entregadas.

Entregué un detalle de los recursos allegados a EFE en el período 2003-2005.

En relación a la consulta sobre el trabajo específico en la protección de los bienes que se encuentran desmantelados a lo largo de las estaciones, en particular en la estación Antilhue, Invia no tiene mandato para operar en dicha estación. Si lo tuviera, estaría muy contento de poder recuperar esa estación, porque comparto la inquietud del diputado sobre lo que está sucediendo ahí.

En relación a la estación Valdivia, Invia ha promovido diversos proyectos de recuperación de esa estación,

por ejemplo, el establecimiento de la sede del gobierno regional. Sin embargo, se trata de decisiones que escapan a mi competencia. No tengo mandato para operar respecto de la estación Valdivia. Invia es una sociedad distinta jurídicamente de EFE, con domicilio, patrimonio y con un directorio distinto.

¿Quiénes son los directores de Invia? He hecho entrega de las memorias de los últimos tres años donde se detalla por ley -es obligación señalarlo- quiénes son sus directores. También se señala cuánto se les ha pagado, porque la ley indica que en la memoria se debe señalar aquel dato. Eso está en las tres memorias entregadas a la Comisión.

Los actuales directores de Invia son el señor Luis Escobar, presidente; la señora Berta Belmar, vicepresidenta, y los señores Raúl Muñoz, Diego Fernández y Exequiel Silva, directores.

La dieta no la recuerdo, pero está consignada en las memorias. Entiendo que cada director recibe aproximadamente 400 mil pesos, y el presidente recibe esa remuneración doblada. La dieta está fijada en UTM por lo que mi conversión puede estar equivocada.

También se consulta sobre la mantención de los ramales. Invia ha promovido diversos proyectos de recuperación de ramales. Es así como nos encontramos realizando el proyecto de recuperación del ramal de Lonquimay a Lebu, pero se trata de un proyecto de Invia por un sentido de reconocimiento social, pero Invia no tiene mandato para vender o arrendar esas propiedades.

El señor PÉREZ (Presidente).- ¿Los 400 mil pesos son mensuales o los reciben por cada sesión a la que asisten?

El señor COLQUE.- La dieta es por asistencia. Son dos reuniones mensuales y estoy considerando que el director asistió a ambas. El detalle está en las memorias. Eso ha sido auditado por auditores externos. Como sociedad anónima estamos sujetos a todo tipo de fiscalización.

El señor MONCKEBERG (don Nicolás).- ¿Tiene el listado de todas las enajenaciones, transferencias o ventas directas que ha hecho Invia desde 1990?

El señor PÉREZ (Presidente).- Tenemos sólo el plan trienal hasta el 2005. Estamos pidiendo por oficio todo hasta la fecha.

El señor COLQUE.- Señor Presidente, la invitación que yo recibí decía que era para analizar las ventas del periodo 2003-2005, y es lo que yo traje en el listado detallado que le he entregado. Ahora, eso no obsta a que tan pronto salga de esta reunión le pueda enviar el listado de las restantes propiedades vendidas por Invia, información que también fue solicitada directamente a Ferrocarriles y que entiendo que ya se envió a esta Comisión, aunque no sé si les habrá llegado.

El señor MONCKEBERG (don Nicolás).- Está bien. Espero que nos pueda enviar, ojalá hoy mismo, la información de 1990 a la fecha. Y no sólo el resultado de las licitaciones, sino también el de las ventas directas y otros trasposos que puedan haberse producido. Toda las enajenaciones desde 1990 a la fecha, individualizando comuna, monto pagado, fecha y adjudicatario.

Segunda pregunta. Ésta es más breve y corresponde a una observación que hace la Contraloría respecto de la enorme cantidad de terrenos que tenía Invia para arrendar, pero que, a la hora de rendir cuentas, aparecían como si no hubiesen recibido ningún peso, no obstante que había gente viviendo en ellos.

De lo que dice nuestro invitado desprendo que no se cobraba el arriendo porque no tenían mandato para cobrar. Para nosotros es muy importante que nos diga si cuando no se cobra el arriendo oficialmente es culpa de Invia, que teniendo mandato no cobra, o de EFE, por no haberle dado mandato a ustedes.

Esto es muy importante, porque lo único concreto, real, probado es que a la gente que utilizaba esos terrenos

se le cobraba igual, pero la plata no llegaba a los bolsillos de Invía ni de EFE, sino que se quedaba en los del ejecutivo o funcionario de la empresa encargado de cobrar.

Quiero conocer cuál es su versión respecto de ese hecho preciso.

El señor PÉREZ (Presidente).- Tiene la palabra, señor Colque.

El señor COLQUE.- Señor Presidente, en primer lugar, no recuerdo en este momento la fecha exacta de constitución de Invía, pero creo que es posterior a 1990. Sin embargo, les vamos a enviar la información de toda las ventas haya realizado la empresa desde que existe legalmente. En eso no hay problema.

En segundo lugar, voy a responder la consulta que dice relación con los arriendos. Efectivamente, ésta ha sido una de las áreas más difíciles de enfrentar por parte de Invía. A lo largo de la red ferroviaria existía un uso de las propiedades de la Empresa de Ferrocarriles del Estado que derivaba de la costumbre de mucha gente, me atrevería a decir. Desde que asumí la gerencia general de la empresa, hace unos tres años atrás, a lo que más hemos destinado recursos y en lo que más nos hemos esforzado es, precisamente, en ordenar esta parte de la gestión de Invía. Pero vuelvo al origen: sólo respecto de aquellas propiedades que Invía tiene mandato para ordenar.

Es respecto de esas propiedades que hemos estado realizando un catastro detallado. Además, inventamos un sistema para administrarlas en el cual aparecen individualizadas cada una de las propiedades respecto de las cuales Invía tiene mandato, el estado de pagos de ellas, por qué se ha pagado, por qué no se ha pagado. En general, todos tienen la obligación de pagar su arriendo.

También podemos hacer llegar esa información a la Comisión.

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

La señora TURRE (doña Marisol).- Señor Presidente, hay algo que no logro comprender. Invía se creó para efectos de administrar terrenos de Ferrocarriles, pero esta sociedad requiere un mandato de EFE para realizar cualquier gestión. Sin embargo, algunas respuestas del señor Colque dejan la sensación de que Invía se limita a hacer lo que establece el mandato y que no tienen mayor responsabilidad.

Lo que nosotros necesitamos saber es cómo opera esto en la práctica, porque, a raíz de lo dicho, me atrevo a cuestionar la existencia de Invía, ya que si el caos era muy grande, habría bastado con crear un departamento o una gerencia en Ferrocarriles para que se hiciera cargo de la administración de los inmuebles, más aún si consideramos que esto le ha significado un gasto al Estado; porque esto no ha sido una inversión, sino un gasto permanente durante varios años.

Entonces, ¿cómo funciona esto en la práctica? ¿Cómo es eso de que administran unos terrenos y otros no? Entonces, de alguna manera tiene que haber una relación entre el directorio de Invia y el directorio de EFE para los efectos de evaluar cómo se está llevando esto a cabo. Si el terreno es necesario, entonces que exista un mandato para los efectos de arrendar, cobrar, vender o lo que sea. Al parecer son dos empresas que no tienen ninguna relación entre sí ni tampoco coordinación para nada. Es importante para nosotros, con el objeto de limitar responsabilidades saber cómo operan. Es decir, "miren, en estos terrenos nunca hemos comprado porque no nos han dado mandato". Bueno, el directorio de Invia, teniendo claro eso ¿le ha hecho presente al directorio de EFE en qué ocasiones y a través de qué medios, la necesidad de pasar a administrar otros terrenos? ¿Cómo operaba si ha habido cambios en este último tiempo y cómo lo hace actualmente? De lo contrario, no tiene ningún sentido. Es como aumentar la burocracia, aumentar el caos dentro de todos estos bienes y nosotros, sesión tras sesión, uno llega a la conclusión de que esto no puede ser peor de lo que vamos

viendo. Pasa el tiempo y cada vez uno ve que, efectivamente, es peor.

El señor PÉREZ (Presidente).- Solicito autorización para prorrogar la sesión por 20 minutos, porque nos falta escuchar a algunos diputados.

¿Habría acuerdo?

Acordado.

Tiene la palabra el diputado Jaramillo.

El señor JARAMILLO.- Señor Presidente, más o menos la inquietud que está quedando en el ambiente dentro de esta Comisión es que Invia tiene prioridades por mandato de la empresa. Es lo que estoy entendiendo. Entonces, no todas las propiedades de Ferrocarriles están expuestas a un control, tanto de arriendo como de posibles ventas, para entregárselas a Invia. Pero sí es importante saber que el gerente nos dé a conocer si hay un número importante de propiedades que no están sujetas a su jurisdicción o administración.

El señor PÉREZ (Presidente).- Tiene la palabra el señor Colque, lo más brevemente, por favor.

El señor COLQUE.- Efectivamente, existe un número de propiedades que no están afectas a la administración de Invia.

El señor MONCKEBERG.- Lo que quiere tiene.

El señor COLQUE.- Depende del mandato y de las políticas de la Empresa de Ferrocarriles del Estado.

El señor MONCKEBERG.- Pido la palabra, señor Presidente.

Le pido que nos precise un poco más porque no queremos tener que sacar información con tirabuzón. ¿Existe un papel escrito que diga tal lote en tal región es de Invia y este otro es de EFE?

El señor COLQUE.- Sí, existe tal papel.

El señor MONCKEBERG.- Ya. ¿Nos podría traer la lista de todos esos papeles para identificar cuáles son los terrenos de Invia y cuáles son los de EFE?

El señor COLQUE.- Sí, vamos a traer la lista con todos los terrenos.

El señor PÉREZ (Presidente).- Lo que pasa, estimado diputado, es que Invia sólo procede a licitar y a enajenar lo que era de EFE cuando el directorio de la Empresa de Ferrocarriles del Estado le dice: "Señores, esto hay que venderlo". Ése es el papel de ellos. De lo contrario, no tienen absolutamente nada que ver con el resto de los bienes, según lo que tengo entendido.

El señor MONCKEBERG.- Y ¿que ocurre con los arriendos? ¿También hay algunos en que pueden cobrar arriendo y otros que no?

El señor COLQUE.- Existe un contrato de prestación de servicios firmado por Invia y la Empresa de Ferrocarriles del Estado. Ese contrato, que también lo podemos hacer llegar a esta Comisión, regula expresamente las facultades, derechos y obligaciones de cada una de las partes y se individualiza cuáles son los arriendos que maneja Invia.

El señor PÉREZ (Presidente).- Que no son todos.

El señor COLQUE.- Obviamente no son todos.

El señor MONCKEBERG.- Ya, ¿y los individualiza por lotes o de forma genérica?

El señor PÉREZ (Presidente).- No, los individualiza en forma particular.

El señor MONCKEBERG.- Hace un inventario de los inmuebles.

El señor COLQUE.- A través del desarrollo del contrato se ha ido precisando ese encargo que, si bien en un

comienzo era un poco más genérico, a estas alturas es bastante más determinado.

El señor DE URRESTI.- ¿Me permite, señor Presidente?

Para que el señor gerente nos precise. Una de las observaciones que hacemos como parlamentarios, y no sólo en nuestra calidad de tales sino como cualquier ciudadano de este país, irrita ver -digo una palabra suave- el enorme patrimonio de EFE abandonado, sin ninguna utilidad, ni para el sector privado, ni para vivienda, ni para un objetivo social. Además, sin utilización para fines ferroviarios. Simplemente, abandonados.

¿Quién se hace cargo de esos ramales en desuso? ¿Quién se hace cargo de esas extensiones de terreno de ferrocarriles que nadie utiliza? Tampoco se les da una rentabilidad económica.

¿Qué función específica tiene Invía al haberla constituido en una filial, con un directorio pagado, con una dotación de aproximadamente 19 personas? Tienen buenas oficinas. Deben pagar bastante por esas oficinas.

Ojalá que no tengamos la misma situación que con las oficinas de EFE, con los dos pisos frente a la Plaza de la Constitución; que no tengan esos costos ni esos alhajamientos faraónicos que vimos en la otra empresa.

Si existe esta filial, con autonomía, es para manejar, de una forma más eficiente, los activos de EFE.

Entonces, es ahí donde el asunto no calza. Creamos y gastamos en una empresa filial. Se supone con más autonomía, y no lo radicamos en una gerencia, o en un departamento dentro de la empresa EFE. Gastamos en directorio, en diecinueve funcionarios, en arriendo de oficinas, en alhajamientos y en gastos de gestión. Y no gestionamos de manera eficiente. Seguimos viendo, a lo largo de todo el territorio, terrenos baldíos, abandonados; estaciones que se caen a pedazos.

Me gustaría que el gerente nos explicara ¿qué ocurre en ese intermedio? ¿Ustedes actúan por mandato? ¿Tienen escrituras? Creo que hay un espacio importante, que es el terreno de nadie. Eso nos demanda la ciudadanía. Nos preguntan: "Señor diputado, qué ocurre con esta estación que está abandonada; qué ocurre con este ramal, ya que no se vende, ni se mantiene, y la inversión se va acabando?"

Me gustaría que lo explicara.

Insisto, conociendo los ramales, y por el cariño que le tengo a EFE, no entiendo cuál es la función y lo que nos cuesta esta filial.

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

El señor MONCKEBER (don Nicolás).- Señor Presidente, según le entendí al gerente general, todos los terrenos que, a juicio de él, formalmente, están bajo el mandato de Invía, están correctamente enajenados o se está recibiendo por arrendamiento.

Por lo tanto, como dijo el diputado, que pasa con los que están en abandono o sin cobro por arriendo.

¿Cómo me explico que, cuando veo aquí el listado que nos hace llegar Invía, haya casi una relación de casi ocho a uno en la cantidad de terrenos que se vendieron en forma directa en relación a aquellos que se llaman y se enajenan por licitación? O sea, de diez terrenos, ocho se entregaron en forma directa, con aprobación del directorio y solo dos se licitaron.

Llegamos a cosas que nos cuesta entender: un terreno en la comuna de Monteáguida fue entregado por venta directa a un señor Molina. Se trata de 350 metros cuadrados en 30 UF. Uno dice: 30 UF es el resultado de una licitación. Puedo entenderlo.

Pero si voy a tocar la puerta de cualquier corredor de propiedades para comprar 350 metros cuadrados, y cobra 30

UF, nos parece que alguna explicación hay que dar. Incluso hay uno de 29 UF. O sea, alguien compró un terreno de 350 metros cuadrados en 29 UF.

El señor PÉREZ (Presidente).- La preocupación de ustedes, y es también la mía- es acerca de los activos o bienes de EFE que están en manos de nadie. Cada cual piensa si se puede llevar un trozo a la casa, hablando de rieles o alambres de cobre u otros. Nadie cuida esto.

Hace algún tiempo, el señor Colque estuvo en la provincia de Biobío y le planteé el abandono de lo que fue el ramal Monte Águila-Polcura, del ex ramal Los Ángeles-Santa Bárbara, de la estación de Mulchén, de un sinnúmero de piezas de mucho peso, fierros, rieles abandonados, dispuestos a que se los lleve quienquiera. Incluso, tornamesas que nadie le ha dado un destino.

Entonces, estamos en presencia de una mala administración de los bienes del Estado.

Invía decía que ellos podían intervenir sólo en aquellos casos en que el directorio los autorizaba. En los otros sólo debían mirar, pasar y callar. Cuestión que resulta sorprendente.

Directamente la empresa Ferrocarriles del Estado está abandonando aquellos bienes y no está ni siquiera ejerciendo acciones judiciales en contra de quienes se han llevado para la casa lo que es de todos los chilenos. Por ejemplo, los camiones con rieles a los que se refería el diputado René Manuel García, entre otras cosas.

Tiene la palabra la señora Marisol Turre.

La señora TURRE (doña Marisol).- Señor Presidente, luego de leer el informe no sabemos cuántos metros cuadrados tienen los paños. Es un dato no menor para calcular en cuánto se vendió cada metro cuadrado de terreno.

Por ejemplo, en Puerto Montt hubo una venta directa y la cifra es de 21 millones 434.394, para un terreno que

está en la plaza, y donde actualmente hay un banco. ¡Es algo increíble!

Hasta el subsuelo es ocupado para estacionamientos.

Tampoco sale la fecha de la aprobación del directorio para esa venta directa.

Sería importante que complementara el informe.

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

El señor COLQUE.- Señor Presidente, en relación a la consulta sobre ventas directas y ventas por licitación quiero aclarar que todas las propiedades han sido previamente licitadas públicamente. Si no se reciben ofertas luego de varios intentos de comercialización -podemos adjuntarles la cantidad de avisos que se publican para que los tengan a la vista-, se procede a un proceso de búsqueda de clientes.

Algunas veces ocurre que algunos paños son mediterráneos y las municipalidades aprueban solamente esas subdivisiones con venta colindante.

En relación con la venta del mall a Puerto Montt, sin duda que no se vendió en 21 millones y quizás se refiere a otra venta.

La venta al mall de Puerto Montt fue anterior al informe del plan trienal 2003-2005 y es la venta más grande que probablemente haya hecho Ferrocarriles del Estado. Se vendió en 10 unidades de fomento el metro cuadrado, en 1997 ó 1998. Fecha anterior a mi período, solamente lo cuento como cultura general respecto del tema.

Al igual que la Comisión, lamento no tener la posibilidad de recurrir a los demás terrenos e iniciar proyectos que tengo en carpeta y que podría llevar adelante. Pero no tengo el mandato y no me puedo hacer cargo de aquellas cosas que legalmente no son mi atribución.

Han sido testigos, han estado investigando y probablemente tengan muchos más antecedentes que yo para saber por qué ocurre esta situación.

Fui contratado, a través de un concurso público, para enajenar terrenos que nos encomienda el directorio de EFE a través de un mandato de venta.

También se agregó arriendos como una parte de la gestión de Invia. Algunas veces nos han pedido trabajos materiales de obras y los hemos realizado. Pero, claramente, nuestro giro principal es la venta.

Es verdad que este último período no hemos recibido ningún mandato de venta. Por lo tanto, estamos tratando de entender algo que ustedes me consultan y que escapa a la respuesta que pueda dar.

Estoy contratado para realizar un trabajo y puedo responder sólo respecto de eso.

Ante la consulta acerca de si existen problemas en las propiedades de Invia, pienso que sí.

Éste trabajo lo encontré bastante abandonado en un comienzo. Nunca se me entregó un listado de propiedades, su ubicación o precio. Esa es una labor que se ha ido construyendo paulatinamente y toda la información está disponible en la página web. Incluso, podemos hacer entrega a la Comisión de lo que necesiten: campos, superficies, ventas, cómo se hicieron y a quién, los avisos y en qué medios. Hemos recurrido también al avisaje callejero. No sé si ustedes han visto en sus comunas los letreros. También hemos recurrido a radios locales, sabemos que hay una comunidad local.

Acotamos el tema comercial generando una gerencia comercial con vendedores contratados para vender, pero sólo lo que realmente tenemos para vender y para arrendar.

Lo demás son proyectos de responsabilidad social empresarial en los que estamos llanos a colaborar y a realizar.

Constantemente recabamos información de ustedes y la entregamos a Ferrocarriles. Eso es todo lo que puedo informar, señor Presidente.

El señor PÉREZ (Presidente).- Tiene la palabra el Jefe de la Subdivisión Auditorías e Inspección de la Contraloría General de la República, don Marcel Barnier.

Supongo que tendrá mucho que decirnos acerca de la relación que hay, en este momento, entre la Contraloría y EFE, la que por un tiempo estuvo bastante complicada. Tenían prohibición de ingreso a la empresa. Parece que eso se ha superado y ya no es una ventana, sino que una puerta abierta. Espero que las relaciones sean normales.

Usted tiene mucha información que nos puede entregar acerca de lo que ha visto y que le haya llamado la atención a la Contraloría en el último tiempo.

El señor COLQUE.- ¿Podemos retirarnos, señor Presidente?

El señor PÉREZ (Presidente).- No, va a durar poco la intervención, de modo que si no tiene urgencia le solicito permanecer en la sesión.

El señor BARNIER.- Señor Presidente, vengo acompañado de la fiscalizadora, señora Gladys Venegas, y la asesora del contralor, señorita Blanca Odó, quien me podrá asesorar en algún momento determinado, si así lo exigiesen las consultas.

Previo al informe de estudios que se les envió -no el "ladrillo", sino el último y por el cual fui invitado-, puedo señalar que con los cambios de autoridades producidos en Ferrocarriles tuvimos muy buenas relaciones, especialmente con el fiscal de la empresa, don Rodrigo Asenjo. En estos momentos, la situación, más o menos, se ha mantenido. O sea, no hay dificultades en ese sentido.

Ahora, voy a explicar el informe que se les envió. No sé si lo tienen a la vista.

Ese informe se debe a una solicitud de la Comisión de Transportes del Senado, que en una primera parte se atendió parcialmente. Contiene las consultas acerca de los equipos importados desde España, los trenes del tramo Victoria-Puerto Montt. Además, de lo relacionado con los informes 2003-2007, el llamado "ladrillo".

Quedaron pendientes los estudios de consultoría que se informan en ese documento.

Hubo dificultad para conseguir esa información, por la oportunidad en que se solicitó y se obtuvo sólo de manera parcial, ya que la empresa estuvo sometida a muchas intervenciones de otras instituciones, por ejemplo, el Consejo de Defensa del Estado, ministro en visita, Ministerio Público y, además, una serie de peritos judiciales, que fueron alrededor de 22. Al mismo tiempo, producto de las investigaciones que existen en materia específica, no fue posible realizar una auditoría propiamente tal, sino que se generó una revisión dirigida a lo requerido, especialmente en estos casos.

Además, en algunos casos del informe, no fue posible validar determinadas informaciones, fundamentalmente por las razones expuestas.

Ahora, en esta revisión lamentablemente se destaca el incumplimiento de la reglamentación que establecen los procedimientos para la adquisición de bienes muebles y contratación de servicios; el cual fue por trato directo con personas naturales. También resalta la falta de control respecto de las garantías.

Además, respecto de las limitaciones habidas, en el 2008 se tiene planteado efectuar una revisión integral de la Empresa de Ferrocarriles del Estado, que busque concentrarse en todos sus macroprocesos de intercultural, finanzas, generación de recursos, y así generar un trabajo más completo. Eso también irá dirigido hacia filiales como Invia. Ello, a su vez, permitirá tener información más completa y acabada que pueda servir, en el futuro, a la Comisión.

Debido a la falta de antecedentes, se recurrió a validar directamente con los consultores, pero lamentablemente hubo problemas, porque ellos se habían cambiado de domicilio y no fue posible ubicarlos. Se consultó en el sector, pero nadie sabía de esta situación. También en algunos casos hubo una situación relativa a que un consultor, por cláusulas de confidencialidad, pidió la autorización al administrador del contrato; lamentablemente fue negada.

Ahora bien, en algunos contratos específicos que se dieron, se observó que no hubo una renovación de una garantía, y el administrador del contrato señaló que eso se iba a descontar en un próximo estado de pago. Esa situación no procede porque el administrador del contrato no está autorizado para esa función.

El señor PÉREZ (Presidente).- No indicó ni fecha ni año

El señor BARNIER.- Exactamente.

También existe un contrato de un contratista -ahí se señala-. Se pagó la suma de 25 millones por contrato original y, al final, se pagó 30 millones 401 mil 620 pesos. Además, que la boleta de garantía en ese caso debía estar vigente hasta el 6 de enero de 2006 fue devuelta el 11 de julio de 2005. En este informe, también se habló sobre los pagos extras a funcionarios: el del ex gerente de Finanzas. Aparte de la remuneración por su cargo tenía contrato por asesoría financiera en el Metro Regional de Valparaíso y por asesorías al directorio de Inmobiliaria Nueva Vía en 2003 y 2004. Ahora, también se le canceló una suma de 46 millones 300 mil pesos en total como gerente general de Ferrocarriles Suburbanos, correspondiente al período de febrero 2004 hasta abril de 2006.

Las indemnizaciones pagadas al ex presidente del directorio fue de 96 millones 514 mil 348 y a directores por un total 241 millones 898 mil 131. Eso último se tuvo que sacar de una memoria de la empresa.

Respecto de la ilegalidad de las dietas, hubo un dictamen de la Contraloría N° 39.501, que concluyó que no hay incompatibilidad en la medida en que no sean autoridades de gobierno de las señaladas en el artículo 1° de la Ley N° 19.683 que perciban la asignación de alta dirección superior, o la asignación de alta dirección pública en su caso ni tampoco sean funcionarios públicos que perciban asignación por desempeño de funciones críticas o de alta dirección pública.

El señor PÉREZ (Presidente).- La indemnización de 96 millones de pesos es la que se le cursó a don Luis Ajenjo.

El señor BARNIER.- No, dieta.

El detalle de todo eso está en el informe.

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

El señor MONCKEBERG (don Nicolás).- Señor Presidente, quiero llamar la atención del hecho que da cuenta este informe: un gerente de finanzas de la Empresa Ferrocarriles del Estado recibió millonarios honorarios por empresas filiales en paralelo. No estamos hablando de la discusión que tuvo la Comisión por varios meses: las dietas paralelas de los directores, sino que un gerente general, con ciertas atribuciones por sobre las filiales, recibía pagos por honorarios; asesorías en sus propias filiales. Me llama profundamente la atención. No estamos hablando de cosas menores, sino de Merval, 76 millones; Inmobiliaria Nueva Vía, 15 millones; Empresa Suburbana, 46 millones. Imagínense ustedes lo que significa que un gerente general de la casa matriz de una institución financiera, le pasa boletas de honorarios a todas la filiales del mismo banco. ¿Ustedes han hecho algún reparo sobre esta situación? ¿Están pensando hacer cargos sobre esta situación? ¿Han puesto estos hechos en conocimiento de los tribunales de justicia o van a hacer algún juicio de cuentas?

Y, lo segundo, quiero pedir detalle respecto del último párrafo de su informe que dice que persisten hoy

problemas de control interno. Me gustaría saber en detalle cuál son dichos problemas. Además, agrega que hay ejecutivos de la empresa que dificultan y le niegan la información. Disculpe lo agudo, pero me gustaría saber los nombres de dichos funcionarios.

El señor PÉREZ (Presidente).- Señor Marcel Barnier, me gustaría saber el nombre del gerente de Finanzas de la época.

El señor BARNIER.- Señor Presidente, el gerente de Finanzas de la época era el señor Jorge Letelier de la Cruz.

En relación con las acciones, en estos momentos se está pensando las acciones a seguir, esto es del 2004 al 2006.

Se está estudiando la legalidad de estos casos, porque puede que no exista esta incompatibilidad. En una oportunidad se le planteó esta situación al entonces presidente del Directorio, señor Luis Ajenjo, que dijo que era algo normal y que no había algún impedimento legal en ese sentido.

El señor MONCKEBERG (don Nicolás).- ¿En el caso del señor Letelier?

El señor BARNIER.- Así es.

El señor MONCKEBERG (don Nicolás).- Perdón, ¿esa observación la hicieron por escrito?

El señor BARNIER.- No, fue en una conversación para que nos aclarara el asunto.

El señor JARAMILLO.- Sin perjuicio de que hoy se pueda hacer una investigación.

El señor BARNIER.- Respecto de las acciones que se han pedido debido a que ha sido negada la información, en el mismo informe se señala que es debido al ex subgerente general, señor Antonio Dourthé, y el señor Jaime Salamanca Candia, quien realizó consultorías, siendo el administrador

del contrato el señor Antonio Dourthé. Luego fue contratado por la Empresa de Ferrocarriles del Estado.

El señor MONCKEBERG (don Nicolás).- La consultoría, ¿es sobre este tema?

El señor BARNIER.- No recuerdo bien para qué materia se realizó dicha consultoría, porque son muchos temas.

El señor PÉREZ (Presidente).- A nombre de la Comisión, agradezco a los señores Jorge Colque y Marcel Barnier por su presencia e información.

Se suspende la sesión.

-Transcurrido el tiempo de suspensión:

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

Señores diputados, cada vez estamos descubriendo algunas situaciones importantes e inimaginables que nos dejan impávidos.

Una de las cosas que me llama la atención y que me tiene muy molesto es el hecho de que Renfe, la empresa que vendió la chatarra a EFE, por todos los canales como Embajada, Cancillería, etcétera, no nos ha dado respuesta a las interrogantes que les hemos planteado.

Al respecto, creo que debemos meditar, dado que esto amerita un viaje, porque no podemos detenernos -por un paréntesis de una situación, de una operación, de una negociación que fue multimillonaria y en la que la empresa guarda silencio- para entregar una opinión clara y precisa acerca de lo que fueron esos negocios.

Por otro lado, creo que es muy interesante que contemplemos no solamente la venida del ministro de Hacienda en las próximas sesiones sino que invitemos al presidente del directorio de EFE para que ambos nos expliquen lo que se ha comentado hoy, incluyendo otros antecedentes y su clara y

precisa opinión acerca de qué va a pasar con el ferrocarril al sur de Chile, antes de que cerremos este ciclo.

Tiene la palabra el diputado René Manuel García.

El señor GARCÍA (don René Manuel).- Señor Presidente, coincido con usted en cuanto a que en este viaje tienen que ir dos o tres miembros de la comisión, vale decir, el señor Presidente y dos diputados más. Me gustaría establecer una fecha exacta para que nos puedan recibir, ya que pienso que no sacamos nada con ir, si pueden cerrarnos las puertas y mandarnos a un funcionario de cuarta categoría -en el sentido de que no va a saber acerca de qué estamos hablando-.

Me gustaría, señor Presidente, si la comisión lo tiene a bien, mandar una nota a la gerencia o a la presidencia de Renfe, solicitando una audiencia formal para que nos reciban, antes de ahondar más en este problema, ya que si no vamos a llegar allá y nos exponemos a no ser recibidos.

Quiero, además, que se consulte, respecto de los sobresueldos que figuraban en las boletas. Es decir, quiero conocer la opinión del Consejo de Defensa del Estado respecto de este tema, ya que es fundamental para nosotros. Por ello, debemos enviarle los antecedentes para que se pronuncien respecto de esto o enviar algún estudio jurídico al Consejo de Defensa del Estado para que, a la brevedad posible, se pronuncien respecto de estas boletas, para ver qué medidas se van a tomar y qué medidas pretende tomar el Consejo de Defensa del Estado, independientemente de lo que diga la Contraloría.

El señor PÉREZ (Presidente).- Me parece que esa última acción es posible porque ésta es una comisión investigadora y no es un tribunal, pero podemos enviar los antecedentes al Consejo de Defensa del Estado y hacer las consultas a que ha hecho referencia el diputado.

Tiene la palabra el señor Monckeberg.

El señor MONCKEBERG (don Nicolás).- Quiero confirmar que la próxima semana vamos a invitar a don Guillermo Larraín, actual superintendente, y al ministro de Hacienda.

El señor PÉREZ (Presidente).- Démonos un tiempo para eso porque, de lo contrario, vamos a posponer a las personas que han estado esperando.

Pienso que, para ganar tiempo, podríamos comenzar a sesionar a las 10.30 horas.

El señor GARCÍA (don René Manuel).- Señor Presidente, quiero hacer una sugerencia. Es mucho más cuerdo comenzar a sesionar a las 09.00 horas; cuando usted concurra a Régimen Interno, suspendemos la sesión. Pero, ya habremos ganado una hora. Incluso, durante ese período, podemos atender a uno de los invitados y retomamos nuevamente la sesión a las 11.00 horas, con el horario normal. Reitero que habremos ganado una hora.

El señor PÉREZ (Presidente).- Entonces, sesionaríamos desde las 09.00 horas hasta las 13.00 horas, con el intervalo de una hora de suspensión debido a la sesión de Régimen Interno.

El señor JARAMILLO.- No alcanzo a llegar.

El señor PÉREZ (Presidente).- Partamos y veamos que pasa.

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

-Se levantó la sesión a las 13.45 horas.