

REDACCIÓN DE SESIONES

1

COMISIÓN ESPECIAL INVESTIGADORA DE LA EMPRESA DE FERROCARRILES DEL ESTADO

Sesión 25ª, celebrada en miércoles 9 de enero de 2008,
de 9.05 a 11.56 horas.

VERSION TAQUIGRÁFICA

Preside, en forma accidental, el diputado René Manuel García.

Asisten la diputada señora Marisol Turre y los diputados señores Claudio Alvarado, Alfonso De Urresti, Sergio Ojeda, Gabriel Silber, Gastón von Mühlenbrock y, en calidad de reemplazantes, los diputados señores Enrique Accorsi y Carlos Abel Jarpa.

Concurren, además, en calidad de invitados, el señor Remberto Echeverría, Presidente de la Asociación de Profesionales Ferroviarios, y el señor Gonzalo Brito.

TEXTO DEL DEBATE

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

El señor secretario va a dar lectura a la Cuenta.

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

El señor GARCIA, don René Manuel (Presidente accidental).- No puedo dejar pasar la ocasión de mandarle un afectuoso saludo a nuestro Presidente, diputado José Pérez, quien ha sufrido un accidente en un rodeo. Le deseamos la más pronta recuperación y esperamos contar pronto con su presencia, especialmente cuando la Comisión tenga que elaborar el informe con las conclusiones en el mes de marzo.

Saludos al diputado José Pérez de parte de toda la Comisión, si nos está viendo por el canal de televisión.

Ofrezco la palabra.

Tiene la palabra el diputado Alvarado.

El señor ALVARADO.- Señor Presidente, como Comisión hace un tiempo acordamos invitar a los ex directores de EFE que acompañaron en su gestión al señor Ajenjo. Aun cuando han asistido varios de ellos, el señor Alex Fernández -que tengo entendido también fue invitado- no asistió porque no pudo ser ubicado, de acuerdo con lo que me informa Secretaría. Me gustaría que se insista en esta invitación, dado que me llama profundamente la atención que siendo un hombre de empresa conocido a nivel nacional, que ha ejercido cargos importantes en directorios y empresas del Estado no sea posible ubicarlo, en circunstancias de que la Comisión requiere contar con su participación y aporte para definir algunas materias que son de interés. No creo que alguna persona que ha ejercido responsabilidades de Estado, designado por el ex Presidente Lagos, hoy no quiera dar la cara ante esta Comisión para explicar determinadas situaciones.

Por lo tanto, aprovecho esta sesión que es pública y es transmitida por la televisión, para que el señor Fernández asista a la Comisión. Reconozco que tiene el legítimo derecho a no hacerlo si está desempeñándose en el ámbito privado, pero corresponde que concurra, como

REDACCIÓN DE SESIONES

2

todo buen chileno, ha dejar su testimonio, sobre todo porque ejerció un cargo de importancia y de alta responsabilidad en Ferrocarriles del Estado, además de ser una persona cercana al ex Presidente Lagos, a quien lo ha representado en diversos directorios de empresas públicas.

Continuamos leyendo en algunos medios de comunicación noticias vinculadas con este señor en el ámbito económico y justamente ahora no es ubicable. Me parece un poco extraño y solicito que a través de Secretaría se insista en esta invitación, porque se trata de una persona que puede aportar mucho, debido a su cercanía con el Presidente Lagos y a su estrecha relación con el ex presidente del directorio de EFE, don Luis Ajenjo, quien, como todos coincidimos, tiene gran parte de responsabilidad.

El señor GARCÍA, don René Manuel (Presidente accidental).- Solicito el asentimiento de la Comisión para enviar el oficio solicitado por el diputado señor Claudio Alvarado.

Acordado.

Esta Comisión tiene por objeto abocarse a la investigación de presuntas irregularidades ocurridas en EFE.

La Comisión acordó invitar para esta sesión al ministro de Hacienda, señor Andrés Velasco, quien presentó sus excusas, y al presidente de la Agrupación de Profesionales Ferroviarios, señor Remberto Echeverría, a quien dejo con la palabra.

El señor ECHEVERRÍA.- Señor Presidente, en nombre de la Agrupación de Profesionales Ferroviarios, y en el mío, agradecemos la invitación a esta Comisión, a fin de expresar nuestros puntos de vista sobre la situación que afecta a EFE.

Nuestra exposición la vamos a efectuar para dar cumplimiento a nuestro deber con la empresa, a la cual hemos servido durante tanto tiempo, como también con la comunidad, que se ha visto anonadada por las falencias del tren, con el Estado y con esta Comisión, a fin de contribuir a que tenga los antecedentes más importantes sobre los aspectos técnicos y económicos para el desarrollo de la empresa.

Hemos seguido con mucho interés, a través de la televisión, las sesiones de esta Comisión, en la cual han expuesto varias autoridades del transporte.

Con mucha franqueza, quiero señalar que algunos personeros han expresado verdades; otros, sólo sus puntos de vista, y los demás, han tratado de blanquear algunos conceptos respecto de los cuales los señores diputados se han dado cuenta que no corresponden a la verosimilitud.

Como profesionales ferroviarios creemos tener autoridad moral para exponer nuestra experiencia y conocimientos, a fin de entregar un testimonio que puede ser un aporte, un grano de arena, para la resolución de la Comisión.

Creemos que ustedes ya se han formado un juicio respecto de las falencias y de lo administrativo y económico. Ahora, paso a abordar el aspecto técnico-económico que consideramos fundamental. Haciendo un símil, les puedo decir que ya han visto la carne y la carroña; ahora les mostraré el esqueleto, que equivale a la parte técnica.

Dividimos la exposición en tres puntos: primero, el diagnóstico de la crisis; segundo, la situación actual de EFE y; tercero, la proyección de la empresa a futuro.

Si bien es cierto que la Comisión tiene como tarea fundamental determinar responsabilidades con respecto a las anomalías cometidas, es también un factor preponderante el que se formen un juicio de lo que pasa actualmente y, también, del futuro. Así se lo plantearon al presidente cuando concurrió.

REDACCIÓN DE SESIONES

3

A continuación, expondré el diagnóstico de la crisis, vamos a ver causas generales y el por qué de la grave postración técnica de EFE que está, por decirlo de alguna manera, en la UTI del transporte.

Creemos que falta integración en una política nacional de transportes. El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones no ha cumplido sus obligaciones fundamentales, ha sido absorbido por los problemas de los buses santiaguinos y no ha dirigido ni orientado una política nacional al respecto, ya sea de medios terrestres, aéreos, ferroviarios, fluviales o marítimos. De esa manera, podría aprovechar las ventajas que ellos tienen en beneficio de la comunidad en una sana competencia.

En estos momentos EFE tiene una doble tuición, depende administrativamente del SEP y en la parte técnica del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. A nuestro juicio, ninguno de los dos cumple las funciones que debiera.

La única función del SEP es elegir a los directores del consejo, pero después se desconecta totalmente.

El Ministerio de Transportes tampoco ha intervenido mucho.

El Decreto Supremo N°1.157, de 1.931, dispone la creación de un departamento de transportes -que no existe- que fiscalice la parte ferroviaria. Eso significa que, en la práctica, EFE no tiene supervigilancia y actúa por sí. Eso explica en parte la situación de crisis que vive.

Un segundo punto fundamental es la supresión del subsidio estatal en el tiempo. Durante el régimen militar éste se suprimió. La gran mayoría de los ferrocarriles del mundo no se financian y tienen un subsidio estatal. En el gobierno militar se suspendió el subsidio, lo cual obligó a Ferrocarriles a endeudarse.

Posteriormente, en 1994, se privatizó el área de carga de Ferrocarriles.

El señor GARCÍA (don René Manuel).- ¿En qué gobierno?

El señor ECHEVERRÍA.- En el gobierno del señor Aylwin.

Desgraciadamente la privatización de la carga provocó nuevos déficit en Ferrocarriles porque esa área generaba ingresos y el área de pasajeros, pérdidas. Al suprimir la carga, se le quitó el 50 por ciento del total, lo que significó menos ingresos y endeudamiento con la banca privada.

El cuarto punto fundamental es la falta de modernización e infraestructura del equipo rodante. En el mundo moderno es un factor importante la competitividad para obtener eficiencia. El que no es eficiente no puede competir ventajosamente.

Desgraciadamente, en Ferrocarriles, durante 25 años no ha habido modernización, renovación del equipo ferroviario ni adecuación al mercado competitivo. En cambio, tanto el transporte terrestre como aéreo, han logrado modernizarse, siendo excelentes y de nivel mundial.

En los últimos 35 años Ferrocarriles no se ha modernizado.

Por último, el quinto factor importante es la deficiente gestión de administración y operacional. Esto ha experimentado un rotundo fracaso en los últimos años, tanto en la capacidad del personal superior directivo, como el equipo gerencial. Es una derrota porque Ferrocarriles es una empresa técnica y especializada en que se debe tener conocimientos ferroviarios para manejarla.

No es una empresa común y corriente. Los directores que han actuado en los últimos años, pudieron haber sido muy honorables y capaces, pero de ferrocarriles prácticamente no tenían conocimiento.

REDACCIÓN DE SESIONES

4

Es evidente, por consiguiente, que quien no tiene conocimientos ferroviarios, no puede tomar buenas decisiones al respecto. Los ejecutivos son los que deciden y toman decisiones en base a los conocimientos que tienen.

¿Cómo se ha llegado a esto? Ferrocarriles siempre tuvo personal idóneo y capacitado, ingenieros, técnicos y especialistas, que fue jubilando y saliendo de EFE. Lamentablemente no hubo preocupación de las autoridades superiores por una renovación, en el sentido de preparación de nuevos funcionarios.

Cuando ingresé en 1966, sabía que sobre mí había un ingeniero que sabía más que yo y que aprendería de él. Además los ascensos eran por mérito y conocimiento.

Hoy los ingenieros entran arriba, saben mucho menos que los que están abajo y ganan dos veces más. Hoy no existe carrera dentro de la empresa que permita tener personal especializado no sólo en la parte ingenieril, sino en la parte técnica y especializada.

Vamos a entrar ahora al plan trienal 2003-2005. Este plan pasará a la historia, a nuestro juicio, como un gran monumento a la incapacidad, ineficiencia, derroche y la intransparencia.

-Incapacidad de directorios y de equipos gerenciales, decisiones deficientes.

-Dilapidación de cientos de millones de dólares.

-Agudización del éxodo masivo de profesionales ferroviarios, no sólo los que se han ido con el tiempo, sino también exonerados.

-Aceleración de la ineficiencia de la operación.

-Ausencia de transparencia pública en algunas decisiones.

Reconocemos la modernidad de Merval, que ha sido un factor de modernidad. Para nosotros, Merval constituye un oasis en medio del desierto.

Detalle de las inversiones

En agosto, de 2003 se expuso a la Cámara de Diputados un Plan Trienal con un costo de 693,6 millones. El resultado, después de 2005, fue de 1.145 millones de dólares.

Sin embargo, vamos a colocar un cuadro de lo que estimamos se ha dilapidado el dinero. Aquí, han pasado los ejecutivos y han dicho que las inversiones están, pero lo importante es cómo se hicieron las inversiones. Hay un principio fundamental en economía. Si una empresa ha invertido 1.145 millones de dólares y no detiene la pérdida y las aumenta, evidentemente hay una lógica como consecuencia. Primero, hubo malas inversiones, porque todas las empresas invierten para mejorar su eficiencia.

Por ejemplo, en el cuadro de inversiones, en primer lugar, Merval costó en total alrededor de 370 millones de dólares. Creemos que hay 185 millones de dólares que no corresponden a Ferrocarriles, que fueron cargados a Ferrocarriles. Aquí, en la Cámara, recuerdo haber visto al presidente de Ferrocarriles de esa época, a quien se le preguntó si Merval era una obra netamente ferroviaria o vial. El presidente contestó que no había lugar a duda de que todo era ferroviario y dijo: "Ojalá en todas las ciudades del Sur, también el ferrocarril, pasará por el centro de la ciudad". Creo que eso es un error conceptual, porque Ferrocarriles podía seguir funcionando en Viña del Mar por su infraestructura. ¿Quién necesitaba que el ferrocarril se hundiera? Era la ciudad de Viña del Mar y no Ferrocarriles. Entonces, la parte del túnel, de la ciudad, de los jardines y todas las obras, que suman 185 millones de dólares, debieron haber sido financiadas por el Ministerio de Obras Públicas, con fondos regionales o municipales. Si en este momento, a alguien se le ocurriera que el Metro fuera Puente Alto, el viaducto afea la ciudad y crea

REDACCIÓN DE SESIONES

5

problemas. ¿Por qué se le va cargar al Metro que lo hunda? Tendría que costearlo otra entidad. Entonces, a Ferrocarriles le cargaron 185 millones de dólares que no le correspondía.

Segundo, Plan Biotrén con un monto de inversión de 150 millones de dólares, pero significó un gran fracaso de obras ferroviarias. Es decir, todo mal estudiado y ejecutado. Tercero, el proyecto SEC lo vamos a ver en detalle.

El señor DE URRESTI.- Señor Remberto Echeverría, usted argumenta muy bien respecto de Merval. Me gustaría que hiciera la misma relación desde el punto de vista de las inversiones del proyecto Biovías.

El señor ECHEVERRÍA.- En Biovías se hizo inversiones propias de ferrocarriles en las calles de la ciudad. En definitiva, se hizo lo mismo que Merval en Valparaíso, con la diferencia que creemos que a la larga Merval es una inversión bien ejecutada y que posiblemente no reditúe en este momento, pero sí lo hará a futuro. En cambio, en el caso de Biovías hubo una mala conexión, en el sentido de que el estudio fue mal evaluado y el personal que se estimó para el sistema no lo tiene. Hubo un gran error conceptual de la firma encargada del estudio.

Entonces, el fracaso del Biotrén se debe a que no se hizo un estudio acabado, pues se pensó que como el Metro Tren a Rancagua es un éxito, también lo sería el Biovías, pero el Metro Tren es un transporte directo de Rancagua a Santiago y el Biovías interconectaría con buses. Entonces, faltó el estudio de conexión bus-tren, que fue lo que originó el fracaso.

Respecto del proyecto SEC, que vamos a hablar de la parte técnica, con una inversión de 180 millones de dólares: proyecto innecesario y deficiente.

Cuarto, adquisición de equipos rodante de Renfe, España, por 100 millones de dólares: dilapidación de recursos, trenes de segunda mano, cuatro fueron dados de baja. Luego explicaré el detalle.

Quinto, contratos Cpif-Temoinsa, porteadores de carga, ITO, con una inversión de 60 millones de dólares: dilapidación de recursos, contratos alzados sin justificación.

Sexto, seguridad, inversión de 26 millones de dólares.

Séptimo, asesoría e ingeniería por un monto de 22,3 millones de dólares: para nosotros no tienen ningún valor, porque no corresponden a ningún estudio que prestigió la eficiencia de Ferrocarriles.

Octavo, proyecto de viaducto Malleco con una inversión de 8 millones de dólares.

Noveno, estaciones con una inversión de 9,7 millones de dólares.

Décimo, saneamiento de finanzas por 17 millones de dólares.

Y, decimoprimeros, otros varios por 43 millones de dólares.

En total, 800 millones de dólares, que, a nuestro juicio fueron despilfarrados de los 1.145 millones de dólares. Por tanto, podríamos rescatar 345 millones de dólares y decir que 800 millones de dólares se invirtieron mal.

Sin embargo, se dice que están invertidos, pero veamos de qué forma. Otros han dicho que falta inversión en este Gobierno. Evidentemente que falta, pero primero hay que ver cómo se invirtió la plata, para seguir invirtiendo.

El señor GARCÍA, don René Manuel (Presidente accidental).- Tiene la palabra el diputado Enrique Accorsi.

El señor ACCORSI.- Señor Presidente, es muy interesante lo que se ha dicho.

REDACCIÓN DE SESIONES

6

Ahora bien, el señor Remberto Echeverría dice que esos recursos se dilapidaron...

El señor ECHEVERRÍA.- Se mal invirtieron.

El señor ACCORSI.- Pero los proyectos se ejecutaron.

El señor ECHEVERRÍA.- Claro.

El señor ACCORSI.- Pero, ¿de quién fue la decisión de ejecutarlos?

El señor ECHEVERRÍA.- Del directorio.

El señor ACCORSI.- Entonces, ¿tienen los antecedentes de las empresas que ejecutaron los proyectos?

El señor ECHEVERRÍA.- No tengo el detalle, pues fueron varias empresas.

El problema está en que en algunos casos las decisiones fueron mal tomadas. Por ejemplo, en el caso de Merval se cargaron mal los recursos a Ferrocarriles; en el caso de Biovías una empresa hizo un mal estudio; irregularidades en el proyecto SEC y en el contrato Cpif.

El señor ACCORSI.- Podría hacer llegar a la Comisión...

El señor GARCÍA, don René Manuel (Presidente accidental).- Diputado Accorsi, disculpe que lo interrumpa, pero los contratos están en las fichas de ejecución de obras.

Tiene la palabra el diputado Claudio Alvarado.

El señor ALVARADO.- Señor Presidente, respecto del tema de la procedencia de algunas inversiones, hemos podido acreditar, en el transcurso de esta comisión, que gran parte de ellas se hicieron con trato directo, con uso y abuso de este mecanismo, sin pasar por licitaciones públicas y también gran parte de estas inversiones no contaban con la aprobación de Mideplán.

Hace un tiempo, le hice una pregunta al director de presupuesto, que no me contestó. Por ello, quiero saber, si al final de la sesión, podríamos acordar enviar un oficio a la Contraloría preguntando si esas inversiones realizadas por el directorio de EFE, sin tener el visto bueno o los mecanismos de aprobación de Mideplán, son legales o no.

El señor GARCÍA (Presidente accidental).- ¿Habría acuerdo para pedir los oficios a la Contraloría?

Acordado.

Tiene la palabra el señor Echeverría.

El señor ECHEVERRÍA.- Primero, partimos con los contratos de provisionamiento de infraestructura, denominados Cpif. Estos contratos corresponden al mantenimiento de las vías, de la electrificación, de la señalización, de las comunicaciones. Vale decir, toda la infraestructura de la vía.

Hasta hace diez años estos contratos se hacían con contratistas medianos chilenos todos, de nivel medio y capital medio, se parcelaba la vía y se iban haciendo los contratos de mantenimiento de ellas en forma periódica, adjudicados todos por licitación.

Desde 2004 a esta parte, y antes incluso, fueron entrando empresas españolas a las licitaciones y en 2004, dentro del plan 2003-2005, se determinó en la empresa maximizar todos estos contratos medianos y se dividen las vías en tres sectores: sector centro-norte, sector centro-sur y sector sur. Se llama a licitación y aparecen grandes consorcios españoles licitando estos contratos.

Entonces, aparecen los contratos Cpif. Contratos Cpif norte, por 66 millones de dólares; contratos Cpif centro sur, por 110 millones

REDACCIÓN DE SESIONES

7

de dólares; contratos Cpif sur, por un monto de 30 millones de dólares. Éstos se adjudicaron mediante licitación.

Pero, ¿qué pasa, señores diputados, señor Presidente? En las licitaciones aparecen todos los consorcios, pero en uno hay unos que están más bajos y los otros más altos. En la otra licitación, otra aparece más bajo y los otros altos. Y, en la última licitación, otro aparece bajo y los otros altos. Entonces, señores diputados, son licitaciones muy extrañas.

Y, ¿qué pasa? Que tenemos tres consorcios que manejan el mantenimiento de la infraestructura en toda la red ferroviaria. O sea, cuando se maximiza algo, se subentiende que va a ser mejor.

Por decir algo, antes funcionaban los almacenes chicos, que vendían más caro respecto de los supermercados, ya que éstos compran grandes volúmenes de mercadería y, por ello, pueden vender más barato. En Ferrocarriles se masificó todo y, aun así, siguió siendo más caro. O sea, curiosamente, lo que ayer tenía un costo unitario de A, ahora es A+X. Resulta curioso y extraño que la mayoría de los trabajos, o una gran parte de estos trabajos, de los contratistas se hacen subcontratando los trabajos con quienes anteriormente eran contratistas. O sea, todos los contratistas medianos, que antes contrataban directamente con la empresa, son subcontratistas de los actuales grandes consorcios. Esto explica una monopolización del mantenimiento, que se ha encarecido.

Por ejemplo, hago un alcance. Sector Alameda- Chillán. Longitud: 535 kilómetros de vía continua soldada. Para la mantención de estas vías se estimó un costo de 6 mil dólares kilómetro/año. Resulta que esta licitación se adjudicó a un contratista en un costo de 10.600 kilómetros año, por 15 años.

Hay otra cosa insólita. En la adjudicación de este trabajo Cpif Alameda Chillán, donde hay una vía continua soldada, de alto nivel, se exige un estándar de 160 kilómetros por hora y, sin embargo, los trenes usados adquiridos a Renfe sólo circulan a 120 kilómetros por hora. Ello, equivaldría a que en la época de la Colonia se hubieran pavimentado las carreteras en Chile para que corrieran los coches a caballo. En otras palabras, si usted tiene vías y paga mantenimiento para correr a 160 kilómetros y los trenes corren a 120 kilómetros por hora, simplemente, se está botando la plata.

Ahora, el sector Centro-Norte tiene una longitud de 376 kilómetros: sector San Antonio, Talagante, Yungay hasta Limache y Limache puerto. Sólo el 20 por ciento es tren de pasajeros mientras que el 80 por ciento es de carga. El costo unitario que se debe pagar por ello son 3.500 dólares y estamos pagando 6.000 dólares por kilómetro por año, por un período de 15 años. Nuevamente se está botando la plata.

En consecuencia, hay un despilfarro que compromete seriamente las finanzas de la empresa.

Los consorcios extranjeros tienen el monopolio del mantenimiento de la infraestructura y determinan los precios por los trabajos de mantenimiento. En vez de ir hacia adelante vamos hacia atrás.

Ahora, el segundo punto tiene que ver con los contratos de Inspección Técnica de Obras, ITOS.

Anteriormente, cuando estaba en la empresa, las inspecciones las hacían los ingenieros, los técnicos y los especialistas. Éramos muy rigurosos en exigir al contratista el cumplimiento de las normas técnicas. Si un trabajo no cumplía con ellas, simplemente no se cancelaba. Podría contarles innumerables casos donde rechazaba trabajos y había que hacerlos de nuevo.

El señor GARCÍA, don René Manuel (Presidente accidental).- Señor Echeverría, me gustaría que diera nombres, como, por ejemplo, ¿bajo que directorio sucedieron todas estas cosas?

REDACCIÓN DE SESIONES

8

El señor ECHEVERRÍA.- Señor Presidente, está todo en el régimen 2000-2003, o sea, durante el directorio de Luis Ajenjo. Por lo tanto, hay una mayor responsabilidad de él y, en parte, del gerente, el señor Castillo.

Adquisición de equipo rodante de segunda mano.

Aquí, se da una paradoja histórica. Cuando Chile era un país subdesarrollado, 1884 a 1972, EFE siempre adquirió los mejores trenes de última generación. Era una empresa ferroviaria de orgullo nacional. En los años 1970 a 1973 se encargaron los automotores japoneses, donde muchos de nosotros viajamos. En ese tiempo, éstos eran lo mejor que había en el mundo y recién salidos en Japón ya estaban en Chile. Sin embargo, resulta que ahora la empresa Ferrocarriles partió en 1995. Es cierto, no partió en el régimen del señor Ajenjo, pero las mayores compras se hicieron en 2003 y 2005. O sea, los trenes que la Renfe va dejando botado en la vía van siendo licitados por Ferrocarriles.

No me voy a detener en los automotores eléctricos y me voy a circunscribir a lo que ha causado mayor impacto en ustedes: los cuatro automotores del sur. Hay algunos automotores que ocupan en el recorrido Rancagua que, si bien es cierto son antiguos, todavía están en servicio y están bien aprovechados. Lo que pasa es que el costo de mantenimiento de esos automotores es muy alto, porque son muy pesados, ocupan mucha corriente y no hay repuestos. El punto más negro son los cuatro automotores del sur. He visto que muchas veces han preguntado al respecto y yo les voy a satisfacer todas las inquietudes.

De Temuco al sur no hay energía eléctrica ni catenarias ni receptaciones. Por lo tanto, tienen que funcionar trenes diésel. Ahora, en el mundo existen dos tecnologías diésel: eléctrica y mecánica.

En la diésel eléctrica, la fuerza motriz se produce en el motor al girar el cigüeñal, producto de la combustión interna que es empleada para accionar un generador, de corriente alterna -alternador- o continua -dínamo-, adosado al motor diésel, generando corriente eléctrica que, a través de un sistema compuesto esencialmente por conductores, es llevada a motores eléctricos de tracción individuales que están alojados directamente sobre los ejes dentro de cada bogie. La mayoría de los trenes del mundo tienen el sistema diésel eléctrico.

Sin embargo, a alguien también se le ocurrió experimentar con diésel mecánico y uno de los países que experimentó fue España. En el diésel mecánico, la fuerza motriz es transmitida desde el cigüeñal del motor hasta los ejes de las ruedas de cada bogie, moviendo un conjunto de pesadas piezas metálicas, pasando por el embrague, las cajas de cambio, cardán y cajas diferenciales que cambian el sentido de la rotación de los ejes. Por tanto, se produce una gran pérdida de potencia, a diferencia del sistema diésel eléctrico. Este sistema duró muy poco en el mundo, porque fue un fracaso por su misma esencia. Son verdaderos camiones. Entonces, este sistema se usó en muy pocas partes del mundo. España fue uno de esos países, pero fue un fracaso.

La vida útil de estos trenes, que normalmente debe ser de 30 años, no fue más de 20 años. Los cuatro trenes adquiridos tenían más de 20 años. Fueron construidos entre 1982 y 1985. O sea, tenía más de 20 años de uso y un millón de kilómetros de recorrido. Estos trenes habían sido desguazados y dados de baja por su sistema, su uso y las continuas fallas. No así los otros trenes eléctricos que eran de segunda mano, que estaban corriendo con problemas naturalmente, pero que no habían agotado su vida útil. Pero, reitero, los trenes en cuestión habían agotado su vida útil y sencillamente no tenía que ser adquiridos.

¿Quién tomó la determinación? El directorio presidido por don Luis Ajenjo.

En el anexo 3 pueden encontrar, en detalle, la parte técnica y el funcionamiento de los motores y del sistema diésel mecánico.

REDACCIÓN DE SESIONES

9

La inversión de todo esto fue del orden de 14,5 millones. Es decir, 3,7 millones por cada unidad. Resulta curioso que la adquisición de automotores Tetrapolis a la firma Alstom tuvo para Merval un costo muy similar: 3,7 millones por automotores de dos cuerpos. O sea, allá costaron lo mismo que uno nuevo.

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

El señor VON MÜHLENBROCK.- Es muy delicado que diga que fueron a comprar trenes desguazados.

¿Quiénes son responsables de dicha compra? Hubo muchos viajes al exterior, viáticos incluidos, de una larga lista de personas. Quiero que los dé a conocer, con nombres y apellidos. Es muy importante para esta Comisión establecer responsabilidades.

¿Por qué se cometió una aberración como esa, si cualquier ingeniero se pudo dar cuenta de que comprar trenes desguazados en España no tenía lógica alguna?

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

El señor DE URRESTI.- Señor Presidente, para reforzar lo señalado por el señor Echeverría, está claro que en el caso puntual del sistema ferroviario Victoria-Puerto Montt se compró un equipo que técnicamente era obsoleto y no cumplía las condiciones para operar en ese terreno.

Algunos ex ejecutivos nos dijeron que las tomas de aire estaban en la parte baja de la máquina, lo cual hacía que capturaran polvo, situación que aumentó aún más el deterioro.

Pero en la línea que usted ha argumentado, ¿quién tomó la decisión en la empresa? Si bien usted señaló que era el directorio el que visó la compra, hay gerentes de por medio. Entonces, dentro de la estructura de ferrocarriles ¿quién tomó tal decisión, quién la propuso?

Insisto, no hay que ser experto ingeniero y creo que en la Comisión ha quedado meridianamente claro que comprar este tipo de equipo ferroviario fue simplemente botar dinero, sobre todo para un tramo importante, donde la línea no está electrificada y presenta una serie de dificultades de velocidad, dado su trazado.

Insisto, ¿cuál fue la línea ejecutiva que tomó la determinación, considerando que hay una decisión técnica y una política de la empresa en la adquisición de los equipos?

¿Cuál es el valor unitario del equipo TL 596 versus el costo de los equipos adquiridos por Merval?

Usted ha señalado una cuestión muy importante. Merval es una tremenda inversión, en la que pudo haber subsidios cruzados para mejorar la infraestructura de la ciudad. Aquí se hicieron obras que, tarde o temprano, van a generar réditos. Merval es un lujo. Soterrar la vía es un aporte para el ferrocarril. Éste es un aporte para la ciudad y para el país.

Por el contrario, como diputado por Valdivia, me molestan situaciones como las que hemos vivido con estos trenes, que están botados en Victoria, por ser chatarra. Además, en la línea principal hicieron estaciones que hoy día están abandonadas, como Lanco, Máfil, Osorno y La Unión.

Son dos situaciones absolutamente diferentes, pues en la primera hubo licitación y se eligió un buen equipo.

Pido que esta comparación quede en actas, señor Presidente.

El señor GARCÍA (Presidente accidental).- Tiene la palabra el señor Echeverría.

REDACCIÓN DE SESIONES

10

El señor ECHEVERRÍA.- Señor Presidente, primero que todo debo decir que no sólo se ha dilapidado la plata, sino que comprar ese equipo en esas condiciones es una estafa. Los tribunales tendrían que determinar si se trata de una estafa de Estado. Porque comprar ese tipo de trenes que estaban prácticamente botados, cuya tecnología no se usa en ninguna parte del mundo, y traerlos aquí no es sólo dilapidación de dinero, sino -reitero- una estafa. Alguien tendría que definirlo jurídicamente: los tribunales.

Eso como primer punto.

Segundo, las determinaciones generales de la adquisición de equipo español obedece al director en lo general. Aquí se ha hablado mucho respecto de la existencia de un famoso convenio entre el gobierno español y el chileno, de 1995, que permitía esas adquisiciones. Pero los convenios no obligan, señores diputados. Los convenios son para facilitar intercambios y para hacer operaciones, pero no son obligatorios. O sea, no había una obligación de Chile de tener que comprarle los trenes a España; era una factibilidad, una posibilidad. El argüir que debido al convenio se compraron los trenes no tiene ningún valor jurídico.

Ahora, acá se ha dicho -no estoy muy seguro de eso; pero también se ha mencionado a los medios de comunicación- que la trocha española es muy parecida a la chilena. Sin embargo, hay una pequeña diferencia: la trocha chilena es 1676 y la española, 1684.

Resulta que los primeros trenes que los ingenieros adquirieron en España -no puedo precisar quiénes fueron en esa comisión; pero puedo investigarlo-, en 1995, en tiempos del Presidente Frei, llegaron así: con la trocha mala. Lo que pasaba es que eran más anchos, pero, de todas maneras, siempre hay una huelga en las vías.

En la línea los trenes pasaban, pero en los cruzamientos les sacaban virutas a los rieles. Después de ello, estos señores, estos profesionales que fueron a comprar los trenes se dieron cuenta de que la trocha no era la misma. Como se dice, "se pegaron el palmazo" de que había una diferencia en la trocha.

¿Qué hicieron con los trenes que llegaron en esa oportunidad? En las maestranzas los cepillaron, les rebajaron las ruedas para que cupieran bien en la trocha. Eso les daba menos vida.

La trocha es distinta. Lo que se dice de la trocha no tiene ningún valor, porque el bogue es independiente de la caja del coche, en este caso. Cuando es un tren de carga, se llama carro. Usted puede comprar la caja y cambiarle el bogue. Le compra el bogue y la trocha chilena, y no tiene ningún problema.

Por lo tanto, ésa es una disculpa absurda.

Por otra parte, dichos trenes se adquirieron en forma directa, sin licitación. La ley sobre probidad administrativa -los señores diputados deben conocerla muy bien-, promulgada en diciembre de 1999, establece que las adquisiciones deben ser hechas mediante licitación pública, salvo decisiones ampliamente justificadas.

El dar aquí como justificación la existencia de un convenio para mí no tiene valor. Y lo de la trocha, tampoco. Aquí hubo una omisión de la ley, la cual, a juicio nuestro, tendría que ser revisada por los tribunales o por la Contraloría. Pero -reitero- hubo una omisión de la ley.

¿Cómo operó el sistema? Se enviaron ingenieros a ver los trenes. Los veían en terreno, los recibían.

Ahora, la determinación más exacta en el terreno -eso no me consta- debió haberla tomado la gerencia general de Ferrocarriles con los informes de los ingenieros que fueron a España. El contexto general es el directorio. No creo que éste haya visado la compra del determinado

REDACCIÓN DE SESIONES

11

equipo. Eso debió haber correspondido al gerente general, señor Castillo, y a dichos ingenieros.

El señor GARCÍA (Presidente accidental).- ¿Habría acuerdo para que se oficie al presidente del directorio de EFE, a fin de que envíe información sobre quién visó las compras de ferrocarriles a España?

Acordado.

El señor DE URRESTI.- Además, en la misma línea de lo señalado por el señor Remberto Echeverría, me gustaría saber cuáles son los ejecutivos que visaron la compra, pues hemos revisado el listado de quienes viajaron. Asimismo, me gustaría conocer el informe elaborado por la Gerencia General, la cual propuso eso, y las actas de directorio en que consta la aprobación de esa compra.

El señor GARCÍA (Presidente).- ¿Habría acuerdo para oficiar en tal sentido?

Acordado.

Tiene la palabra el diputado Von Mühlenbrock.

El señor VON MÜHLENBROCK.- Señor Presidente, en la misma línea del oficio acordado, me gustaría que se ampliara la información, a fin de que pueda informar -aquí estuvieron los señores Ajenjo y Castillo, además de algunos ingenieros- a la Comisión sobre los pasos que se dieron en cada etapa y que llevaron al directorio a decidir la adquisición de los cuatros trenes o, como ha manifestado el señor Echeverría, de la chatarra, por cuanto él ha hablado de una estafa. De manera que fue una cosa muy rápida, puesto que ni Mideplan ni la Segpres dijeron mucho respecto de esa adquisición. Lo importante es que sabemos que alguien hizo un informe y que la decisión fue adoptada por el señor Ajenjo y otra persona.

Por lo tanto, para tener absoluta claridad y no equivocarnos, solicito que se oficie al actual presidente del directorio de EFE, a fin de que informe, paso a paso, cómo y quién llevó a cabo el proceso de adjudicación, porque, según indicó el señor Echeverría, no se trata de un contrato, sino de un convenio. Además, de acuerdo con la Secretaría, la información que nos entregó la Comisión de Relaciones Exteriores casi no tiene validez ni peso, porque no dice nada. De hecho, quienes han concurrido a esta Comisión, salvo el señor Echeverría, han dicho casi nada y se han lavado las manos.

El señor GARCÍA (Presidente).- ¿Habría acuerdo?

Acordado.

Tiene la palabra el señor Echeverría.

El señor ECHEVERRÍA.- Señor Presidente, otro punto importante en el cual no he entrado en mayores detalles tiene que ver con los contratos de mantenimiento con Temoinsa.

El mantenimiento de los automotores del Metrotren y de los equipos Terrasur a Chillán y a Temuco fue adjudicado a la firma española Temoinsa de modo directo, sin licitación, y bajo la modalidad de cargo fijo, independientemente de su estado. O sea, a dicha empresa le importa muy poco si el tren está bueno o malo, porque le pagan prácticamente lo mismo. Es increíble que se haya firmado un contrato con Temoinsa -tengo información de los valores- y se le pague más o menos lo mismo si el tren está detenido, andando o en buenas condiciones. Los representantes de esa empresa dijeron que sacaban a circular los trenes. A lo mejor, algunos trenes buenos pueden circular, pero están guardados. Eso podría ser cierto. Por ejemplo, respecto de los automotores que están funcionando, a ellos no les pagan por la falla. Hace un mes sostuve una reunión con el presidente de la Alstom, con quien conversé sobre el ferrocarril en general y de su futuro en Chile. Me dijo que el contrato de los trenes de Alstom se basaba en la cancelación de los trenes en servicio. Si el tren

REDACCIÓN DE SESIONES

12

está malo no les pagan. Entonces, ellos procuran tener el tren en buenas condiciones de mantenimiento.

El señor GARCÍA, don René Manuel (Presidente accidental).- ¿Cuánto le pagan a Temoinsa?

El señor ECHEVERRÍA.- Aquí está el documento con los costos mensuales.

A Alstom le pagan por los trenes funcionando. Por eso, si comparamos las dos modalidades de contrato, es indignante el contrato que se hizo con Temoinsa, porque además fue hecho sin licitación y se le paga independientemente de lo que suceda con los trenes.

Otra falla es la omisión en la reparación de puentes de la red ferroviaria. Los puentes se deben mantener permanentemente. La gran mayoría de los puentes de la red ferroviaria son metálicos y deben ser mantenidos en buenas condiciones, porque, de lo contrario, pierden su resistencia. Hace 15 años que no se hace un mantenimiento preventivo a gran escala de los puentes. Se requería de 20 millones de dólares para dejar en buenas condiciones toda la red de puentes.

El señor GARCÍA, don René Manuel (Presidente accidental).- ¿Al año?

El señor ECHEVERRÍA.- No. Se requiere de cinco años para reparar todos los puentes. 20 millones de dólares cabían de más en un presupuesto de 1.145 millones.

El señor OJEDA.- Señor Presidente, se trata de un punto importante y grave.

¿Tiene conocimiento de que existía un ítem especial para la reparación de puentes?

Si no lo ha habido se trataría, tal como lo señala el informe, de una omisión grave respecto de los puentes.

¿Se han hecho reparaciones menores a los puentes?

El señor ECHEVERRÍA.- Señor Presidente, la empresa tiene un equipo mínimo encargado de la reparación de puentes con el que hacen reparaciones menores. La red ferroviaria de puentes se mantiene con reparaciones menores que se hacen continuamente con equipos de planta. Ahora, creo que con la última salida de funcionarios sólo quedó un equipo de personal especializado.

En el plan trienal 2003-2005 sólo se reparó el viaducto del Malleco. No hubo presupuesto para la reparación de los demás puentes. Curiosamente, el viaducto del Malleco es un puente que no había que mantener. Dicha obra es un orgullo nacional, inaugurado por el Presidente Balmaceda, en octubre de 1890. Es una obra señera de la ingeniería ferroviaria chilena y mundial, con 105 metros de altura, 300 metros de longitud y cinco tramos, pero que ya cumplió su vida útil.

Fue construido por ingenieros chilenos, encabezados por Aurelio Lastarría, quien falleció antes de ver concluida su obra.

Ese puente había que dejarlo así, porque ya cumplió su vida útil. Se gastaron 8 millones de dólares en repararlo, en circunstancias de que un puente nuevo, de concreto armado, cuesta 35 millones de dólares. Los puentes actuales no son de acero, sino que de concreto armado. Las ventajas de este material son muchas: se construye, se tira el chancado y en la vía se ponen durmientes de hormigón. Prácticamente el único mantenimiento es la nivelación. Un puente metálico como el Malleco hay que pintarlo cada cierto tiempo y cambiarle los durmientes. El viaducto del Malleco es muy peligroso tanto si se pasa por las barandas como por el medio. A mí me tocó pasar por los durmientes en una inspección. Como los durmientes estaban malos había que dar un paso hasta el otro palo, y si no alcanzaba a llegar, caía 105 metros hasta el río.

REDACCIÓN DE SESIONES

13

Entonces, como acabo de mencionar, se gastaron 8 millones de dólares en reparar el Viaducto del Malleco, cuando éste ya había terminado su vida útil.

Llegamos al proyecto SEC, al famoso proyecto SEC.

A esta Comisión asistió un gerente de planificación a tratar de justificar ese proyecto, que yo considero la guinda de la torta del plan trienal. Corresponde a un contrato entre EFE y el consorcio español ENYSE-AM, que se adjudicó la licitación, según consta en documento protocolizado en enero de 2005.

El proyecto consiste en reemplazar totalmente el sistema de señalización existente y, adicionalmente, introducir algunos cambios en las subestaciones eléctricas e instalar un sistema de comunicación con fibra óptica. En todo caso, lo fundamental del trabajo era el plan de señalización.

El sistema que había en Ferrocarriles era de origen inglés, desarrollado por la empresa Westinghouse, de sólido prestigio en el mundo entero. Era un sistema de los llamados "circuitos de vía", implantados hace más de cien años en los ferrocarriles del mundo entero. También se les llama Fail-Safe -a prueba de fallas-, porque dan plena seguridad. Consiste en que una corriente eléctrica de bajo voltaje circula por los rieles. Al entrar un tren a la vía, las ruedas cortocircuitan los rieles y automáticamente se enciende una señal roja, de peligro. Voy a dar un ejemplo para que se entienda mejor.

En la estación A hay una señal de entrada y una de salida, al igual que en la estación B. Si el tren sale de A con rumbo a B, entra en el block A-B, que es el espacio de línea entre las dos estaciones o, para este caso, entre las dos señales. Cuando ello ocurre, la señal de salida de A se pone en rojo, para evitar que salga otro tren, ya que la línea está ocupada. Cuando el tren llega a B, automáticamente cambia a verde la señal de salida de la estación A y se pone en rojo la señal de entrada a la estación B mientras el tren se encuentra en ella. Si sale, se pone verde.

La particularidad más importante de este sistema es que, además de percibir la presencia del tren en un block, detecta cualquier falla de la vía, porque detecta la continuidad en los rieles. Si un riel se quiebra, se cae un puente o se produce cualquier otra falla de la vía, como una inundación en el terraplén -ha ocurrido-, los rieles cortocircuitan y se pone en rojo la señal del block. Si hay un atentado, cosa que puede suceder en cualquier momento, y se interrumpe la continuidad de los rieles, la señal automáticamente cambia a rojo, porque se interrumpe el circuito eléctrico.

En consecuencia, el sistema de circuitos de vía tiene dos finalidades: detectar la presencia del tren y confirmar que hay continuidad en los rieles entre A y B. ¡Doble seguridad!

En el tramo Alameda-Chillán ese sistema se ha cambiado por otro que se denomina contadores de eje, que consiste en que a la salida de la estación A hay unos palpadores al lado de los rieles, los cuales cuentan las ruedas que salen y envían, a través de fibra óptica, una señal a la estación B, anunciándole que van, por ejemplo, veinte pares de ruedas, veinte ejes. En la estación B también hay palpadores, los cuales deben contar los ejes entrantes, y si coincide el número de los que salieron de acá, correcto. El tren llegó completo, no hay ningún problema.

Pero ¿qué pasa con los rieles? Nada. El sistema contadores de ejes no tiene idea lo que pasa con los rieles. O sea, el tiempo que se demoró en llegar, puede pasar media hora sin que vaya otro tren. Puede caerse un puente, puede quebrarse un riel, puede haber un atentado: tiran el tren y lo mandan al matadero. Si se cae el puente no va a ser detectado, porque no hay un tren que esté ocupando el block. Solamente la señal se pone roja cuando el tren está en el block. Este es un

REDACCIÓN DE SESIONES

14

sistema que se llama contadores de ejes y que es posterior a su cuota de vida, de muy poca data. No más de 15 años.

¿Se está usando en Europa? Sí, y eso es lo que se alega, pero sólo se usa en las vías secundarias que son de poco tráfico de pasajeros y también en las vías de trenes de carga.

Los antecedentes que tenemos aquí son de España, país de origen porque también se adjudicó con un contrato español. Por ejemplo, en España no he encontrado en internet ninguna vía importante que tenga sistema contadores de ejes. O sea, todos son circuitos de vías. Las líneas que hay en España son secundarias. Entonces, entregar un circuito de vía a otra vía importante como la nuestra es, sencillamente, utilizar a los usuarios chilenos como conejillos de Indias o ratas de laboratorio. Todo un experimento.

Además, hay otra cosa importante. En la empresa Merval se hizo una transformación del sistema de señales, el cual fue adjudicado a la firma Alstom, de recocido prestigio. No sólo le adjudican el equipo de trenes, sino que también el sistema de señalización.

El sistema de señalización de Merval, Limache-Puerto, de la firma Alstom es de última generación. Tiene un sistema con circuito de vía, pero en vez de corriente eléctrica circula una onda sonora. Esta onda sonora de alta frecuencia va por los rieles, que se transforma después en energía eléctrica. Pero si se quiebra el riel, la onda sonora se interrumpe y automáticamente lo detecta. O sea, cumple las mismas funciones que el circuito eléctrico que teníamos antes, el Westinghouse, pero más moderno. Esto quiere decir que en Merval hay un sistema de última generación, en circunstancias de que el tren que va a Chillán tiene un sistema que no está utilizado en Europa en los sectores de las vías principales.

El señor GARCIA, don René Manuel (Presidente accidental).- Lamento comunicar que debemos suspender la sesión hasta las 11 horas, porque tenemos que ir a la Sala a dar quórum para que ésta comience. Por tanto, les pido a los dos que tengan la paciencia de esperarnos.

El señor BRITO.- Por mi lado no será posible, señor Presidente, pero puedo hacerle llegar mi posición por e-mail, debido a que estoy trabajando en un asunto inmobiliario en Santiago y tengo un compromiso impostergable en el banco por un asunto de escritura. Pero con Remberto Echeverría hace 10 años nos venimos reuniendo y he aprendido mucho, porque me gusta el tema del transporte.

El señor GARCIA, don René Manuel (Presidente accidental).- Lamento que no nos haya dicho eso antes, porque le hubiese dado la palabra para que expusiera usted primero. Habría sido el ideal.

El señor BRITO.- Sí, yo le dije que podía estar hasta las 10.10 horas. Pero, en todo caso, un informe por escrito da lo mismo.

El señor GARCIA, don René Manuel (Presidente accidental).- Muy bien. Igualmente agradecemos su presencia.

El señor VON MÜHLENBROCK.- Señor Presidente, antes de que suspenda podríamos pedirle a don Remberto Echeverría nos pueda dar los nombres de las personas responsables que él conoce. Si bien está muy interesante e ilustrativo, nosotros necesitamos nombres.

El señor BRITO.- Una breve respuesta, en 10 segundos.

Me parece que la posición de Remberto Echeverría no amerita que él dé nombres. Esas cosas tienen que investigarlas a través de otras vías. Lo fundamental es la parte tecnológica que él ha informado para que ustedes entiendan el porqué de las cosas. Pero esa no es función de él.

El señor GARCÍA, don René Manuel (Presidente accidental).- Tiene la palabra el diputado señor Sergio Ojeda.

REDACCIÓN DE SESIONES

15

El señor OJEDA.- Señor Presidente, solicito que procure evitar las propuestas o peticiones de los diputados en orden a que nuestros invitados entreguen nombres de responsables.

Como lo ha dicho el señor Echeverría, en muy buena forma, quienes deben determinar las responsabilidades somos nosotros, cotejando los antecedentes recibidos y sobre la base de todo lo que se deriva del organigrama de EFE.

Por lo tanto, sería injusto que nos dieran esa información.

Lo dicho por el señor Echeverría es muy importante, porque se trata de un estudio acabado y muy ilustrativo.

El señor GARCÍA, don René Manuel (Presidente accidental).- Muy bien, se suspende la sesión.

-Transcurrido el tiempo de suspensión:

El señor GARCÍA, don René Manuel (Presidente accidental).- Continúa la sesión.

Tiene la palabra el señor Echeverría.

El señor ECHEVERRÍA.- Señor Presidente, en el proyecto SEC podemos decir que la guinda de la torta lo constituye el circuito de vías que permitía la doble seguridad de los trenes y el sistema de contadores de ejes de los trenes.

Es curioso, pero es el sistema menos seguro. Se está cambiando un sistema seguro, por otro menos seguro.

En ninguna parte del mundo, y en ninguna actividad de renombre, se pasa de algo seguro a algo menos seguro. Pero aquí hay un ejemplo que no sé como calificarlo. Un sistema que era seguro lo transforman en un sistema inseguro. Y en ese sistema, que es inseguro, vamos a ver que la instalación es muy demorosa.

En los países desarrollados, en especial en España, se usa en las vías secundarias y en las vías de poco tráfico de pasajeros. Pero tenemos aquí cerca Merval: Limache Puerto, un sistema de última generación que fue licitado por la firma Alstom, en el que hay doble seguridad.

El sistema es de vías de audiofrecuencias, que se detecta en los rieles y en las fallas que van en el block, y en las fallas de los rieles.

Completamente seguro es el sistema francés. Tenemos el sistema español que todavía no funciona.

La pregunta del millón de dólares es ¿por qué en Merval se licitó un proyecto de última generación y por qué en Santiago Chillán se licita un proyecto con esta inseguridad? Esta pregunta debería ser contestada por las autoridades de ese tiempo. Aquí estuvo el gerente de Planificación contando una historia del proyecto SEC.

Por lo tanto, reemplazar un sistema de señalización seguro, existente, por uno menos seguro, es disminuir irresponsablemente la seguridad de la vía de los pasajeros.

Reemplazar un sistema seguro, por uno menos seguro, es disminuir irresponsablemente la seguridad de los pasajeros. Ferrocarriles se ha caracterizado siempre, a pesar de todas sus deficiencias, por ser seguro.

La gente prefiere el tren porque dice que va segura.

Entonces, aquí se está trastocando el aspecto central, que es la seguridad.

En el análisis de la situación actual, puedo afirmar que respecto de la gestión, administración y operación del directorio -voy a ser muy honesto- que está presidiendo Ferrocarriles en este momento no ha tenido ninguna ocasión que justifique su designación. Primero, hubo un

REDACCIÓN DE SESIONES

16

presidente que tuvo problemas con la justicia, por lo que asistió muy poco. Fue quien suprimió los trenes al sur. Después, llegó otro que sabía muy poco de ferrocarriles, venía de ocupar el mismo cargo en un consorcio inmobiliario. Pasó sin pena ni gloria. El último, actualmente en ejercicio, es un destacado economista y ex ministro, que al plantear los puntos esenciales de su accionar dijo que había que subsidiar a EFE porque en ninguna parte del mundo se hacía así, y tiene razón.

Posteriormente, señaló que la parte fundamental de Ferrocarriles consistía en la carga. Si mal no recuerdo, insistió tanto en privilegiar esa área que el señor presidente le preguntó que por dónde iban a pasar los pasajeros si habría sólo trenes de carga. También señaló que las regiones debían financiar los tramos que no sean rentables y el diputado René Manuel García, que si mal no recuerdo estaba presidiendo la sesión, hizo una pregunta a modo de ejemplo: si hay tres regiones A, B y C, y B no financia el tren, ¿acaso éste no pasaría por allí? Creemos que ese argumento es absurdo y no corresponde, porque si el Estado determinase que debe haber tren al sur debiera financiarlo.

Además, dijo que había que fomentar el transporte de carga y, paradójicamente, en ese mismo momento estaba vendiendo en la Bolsa el 20 por ciento que le quedaba a EFE correspondiente a esa área. Eso fue el 7 de noviembre y lo pueden comprobar.

Entre tres presidentes -el de 1994, el del período 2003-2005 y el actual- liquidaron el área de carga de EFE. El primero vendió el 51 por ciento a los privados en 30 millones de dólares y éstos no pagaron ni siquiera el valor equivalente a chatarra de las locomotoras y carros entregados. Más tarde, Fepasa aumentó las acciones y EFE no compró ninguna, por lo que el 49 por ciento quedó reducido a 19,83 en la época de Luis Ajenjo. Posteriormente, el actual presidente terminó por liquidar esas acciones al mes de asumido.

Voy a pasar al siguiente punto referido a la modificación de la naturaleza de EFE.

Se pretende dejar a EFE sólo con la función de enrielladura. Eso significa jibarizar la empresa en vez de potenciarla, no creemos que esa sea la solución.

Con respecto al equipo gerencial, puedo señalar que el presidente del directorio, al inicio de su gestión, trajo a sus gerentes y después nombró al gerente general.

Hay gerencias en EFE que tienen que ser manejadas, necesariamente, por ingenieros ferroviarios. Me refiero a la de pasajeros y a la de infraestructura.

A continuación, les voy a entregar un antecedente que ustedes juzgarán. El ex gerente general de EFE, Edmundo Dupré, terminó en noviembre. Aquí, en mi poder, tengo una boleta de asesoría firmada por Agustín Edmundo Dupré Echeverría, quien con fecha 27 de diciembre le cobra a la Empresa de Ferrocarriles de Estado la friolera de 2.613.665 pesos por asesoría financiera respecto del análisis del contrato de mantención Renfe-Temoinsa con EFE.

Señores diputados, ¿cómo juzgan ustedes que un gerente que acaba de salir de Ferrocarriles, continúe haciendo asesoría respecto de un contrato que ya es vergonzoso para Ferrocarriles y cobre 2 millones 600 mil pesos?

El señor OJEDA.- Si bien la información que nos está entregando el señor Echeverría es impresionante, alguna no nos llama la atención porque ya la conocíamos.

Estos pagos por asesoría señalados aparecieron en los medios de comunicación. Para aclarar esta situación, me gustaría solicitar que se oficie a EFE con el objeto de que nos informe si estos trabajos son previos o posteriores al término de la asesoría.

REDACCIÓN DE SESIONES

17

La idea es tener estos antecedentes de manera oficial.

El señor GARCÍA, don René Manuel (Presidente accidental).- Se pedirá el oficio solicitado.

El señor SILBER.- Me doy por satisfecho con la solicitud del diputado Ojeda.

El señor Echeverría ha sido invitado como experto ferroviario y, atendida su expertise, estamos escuchando con mucha atención su exposición. Si bien ha aportado muchos antecedentes, también lo ha hecho respecto de temas que no son de su especialidad, como el derecho y el análisis financiero. Quizá su referencia resten el mérito y la importancia de lo que en su calidad de experto ferroviario, está entregando en la materia.

Solicito que los antecedentes solicitados por el señor Ojeda nos sean enviados por EFE y saber si efectivamente se materializaron estos trabajos, de tal manera de formarnos una convicción *ad hoc* a la naturaleza de esta Comisión.

El señor JARAMILLO.- Señor Echeverría, su conocimiento en ferrocarriles me da plena satisfacción de que estamos ante una persona que conoce el rodaje de la empresa.

Quisiera consultarle la diferencia que existe entre automotores y trenes, porque una de mis preocupaciones es un nuevo movimiento que se está llevando a cabo en el sur de Chile: Puerto Montt, Puerto Varas y La Unión están liderando la vuelta del tren al Sur, a pesar de todos los malos ratos que se han pasado. Para esa solicitud hay que llevar antecedentes que usted conoce. Por ejemplo, en cuanto a costos se ha dicho que las actuales máquinas que recorrían el tramo de Victoria-Puerto Montt, prácticamente, son inservibles, aunque viajé en ellas y daba la impresión de que eran nuevas, modernas, pero no era así.

En este minuto, nos interesa saber el costo aproximado para la situación que estamos llevando a cabo como movimiento de restauración del ferrocarril, en especial en el tramo Victoria-Puerto Montt.

El señor GARCÍA, don René Manuel (Presidente accidental).- Tiene la palabra el diputado Von Mühlenbrock.

El señor VON MÜHLENBROCK.- Señor Presidente, aprovechando el conocimiento del señor Remberto Echeverría en el tema de ferrocarriles, me gustaría que pudiera precisar lo siguiente.

Efectivamente, el tren Victoria-Puerto Montt fue inaugurado el 6 de diciembre de 2005. Y en la Comisión un ingeniero dijo que alcanzaron a durar un mes; incluso, como usted dijo, uno se habría comprado desguzado, lo que constituye una verdadera estafa. A pesar del remozamiento, de estas inversiones, ¿cómo pudieron haber durado tan poco? Están aquí las actas. A un maquinista se le preguntó, ¿cuándo empezaron a fallar? Dijo: la primera semana de enero. Es decir, a un mes de inaugurado el tren al sur. ¿Por qué siente usted que esto falló tan rápido? Ni siquiera alcanzó a pasar un año.

El señor GARCÍA, don René Manuel (Presidente accidental).- Tiene la palabra el señor Remberto Echeverría.

El señor ECHEVERRÍA.- Señor Presidente, la diferencia entre automotor y locomotora radica en que una locomotora es un elemento que solamente lleva los motores de tracción a la que se adosan los coches que arrastran; en cambio, el automotor es un coche que en un extremo tiene motores de tracción. Si es un automotor de dos cuerpos, hay motor de tracción en uno y motor de tracción en otro.

El costo de un automotor nuevo diesel eléctrico debe ser de alrededor de 4 millones de dólares.

En cuanto a la pregunta del diputado Von Mühlenbrock, esto está indicando sencillamente que la remodelación que hicieron a los

REDACCIÓN DE SESIONES

18

trenes fue de "maestro chasquilla". Es imposible que un tren -como dicen que estaba en condiciones de usarse- haya durado tan poco a no ser porque estaba totalmente inservible, única explicación y no hay ninguna otra. Ahora las explicaciones que dieron los gerentes y el presidente de ese entonces es que con el peso bajaba y arrastraba. Es una cosa absurda, porque el peso de la gente es mínimo al lado del peso del coche. Por lo demás, se ha visto en televisión trenes que llevan gente hasta en el techo, por lo que prácticamente ese argumento es inverosímil y carente de toda lógica. Los automotores sencillamente fallaron porque perdieron su vida útil y la reparación que se hizo fue mínima. La prueba está en que esos automotores no tienen repuestos en ninguna parte. Entonces, desarmaron unos para usarlo para repuestos a otros y hacerlos andar a medias.

Ahora bien, el diputado Jaramillo dice que anduvo en un tren y que tuvo una buena sensación. Claro, se remodeló en cuanto a pintura, asientos y tuvo una apariencia de un tren en buenas condiciones, pero estaba agotada la vida útil de su motor.

Siguiendo con la exposición, oportunamente denunciemos una de las situaciones que más nos preocupa: el proyecto SEC, que fue denunciado al presidente de SEP, señor Patricio Rojas, el 30 de agosto de 2006, con una nota que le enviamos la Agrupación de Profesionales Ferroviarios. No tuvimos respuesta alguna del señor Patricio Rojas. El 9 de enero de 2007, hicimos una denuncia al entonces ministro de Transportes y Telecomunicaciones, señor Sergio Espejo, y no tuvimos respuesta. Por último, hicimos una denuncia al ministro de Transportes y Telecomunicaciones, señor René Cortazar, a través de una nota con fecha de 1 de junio de 2007, obtuvimos respuesta del subsecretario, señor Danilo Núñez, quien nos dijo que tendría muy presente nuestras observaciones.

Al respecto, después del cuasi choque que ocurre en el puente Maipo, ¿el señor subsecretario esperará que ocurra un choque para dar una solución? Creo que prácticamente nos dio una respuesta para contentarnos.

En esta información a las autoridades se indica la gravedad de lo que puede ocurrir en el sistema Santiago-Chillan.

En cuanto a la instalación del proyecto SEC, la oferta técnica decía que el sistema ofrecido garantizaba aumentar la seguridad y eficiencia en la circulación de trenes, sobre un sistema seguro minimizando la incidencia del error humano. Resulta que los plazos de instalación de este proyecto comenzaron en abril de 2007 y terminaría en julio de 2007. No se terminó, se anunció que terminaría en septiembre de ese año. Tampoco terminó. El 22 de noviembre empezó la marcha blanca, al día siguiente falló el sistema.

Ahora bien, cuando hay una falla del sistema de señales la empresa de Ferrocarriles usa el sistema que se llamado movilización telefónica y con señales a mano. Esto consiste en que un movilizador en una cabina de una estación, en este caso de San Bernardo, movilizó un tren hacia Buin, en la mañana temprano; luego se comunica con la otra estación telefónicamente y pregunta si llegó el tren que va antes y anota la hora. Una vez llegado el tren anterior hace un formulario que indica que autoriza a maquinista a salir con señal a peligro -porque cuando hay una falla las señales se ponen rojas-, de Estación San Bernardo, movilizado hasta Estación Buin. Al parecer, no se le indicó al maquinista que había una señal intermediaria que también estaba en falla, que al parecer era a la salida de San Bernardo y también estaba la señal intermediaria que está a la salida del puente. Entonces, el maquinista llegó hasta la señal intermediaria de la salida del puente y como estaba en rojo, presumió que había un tren en el otro *block* y que tenía que esperar la luz verde. Se le pasó la hora al maquinista y cuando pensó que debería ser el tiempo del tren que viene detrás, llamó a la central y no se pudo contactar. Por casualidad él conocía el teléfono del maquinista que venía detrás, en un tren que iba a Rancagua. Lo llamó y -perdonen la

REDACCIÓN DE SESIONES

19

expresión- le dijo: "Oye, jetón, ¿dónde venís?". A lo que le respondió: "Vengo al entrar al puente". "Frena -le dijo-, que estoy a la salida del puente". El maquinista aplicó el sistema de emergencia y frenó, quedando a 150 metros de distancia del otro tren.

¿Por qué se produjo esto? Por una falla humana. Lo más probable es que haya habido un cambio de turno en la Estación San Bernardo, que el movilizador que llegó luego no sabía o no se percató de que había sido movilizado un tren anteriormente y que ese tren todavía no había llegado a Buin. O sea, no llamó por teléfono a Buin y tiró otro tren.

¿Dónde está la gravedad de esto? En que cuando falla una señal es una falla corta, donde normalmente en el sistema de señales se produce una señal roja y los trenes se movilizan. En una emergencia, que es de una hora o de dos horas, se debe mandar a un equipo para repararle, la señal se echa arriba y sigue funcionando el sistema.

Hace cuatro meses que entre Santiago y San Fernando los trenes se están movilizanando por formularios y eso es muy grave.

Invito a los señores diputados a ir a terreno porque esto es sumamente grave. El cuasi choque del Puente Maipo es una clarinada de alerta. Este país no se caracteriza por tener políticas preventivas. Después que pasan las cosas, después que ocurren las tragedias, somos todos generales, pero antes no se previenen.

Los invito a que visiten, yo los puedo acompañar, el sector Merval, para que vean la exquisitez que hay en Merval en el sistema de señalización y vean lo que está pasando allá porque es muy grave. En cualquier momento se puede repetir una situación como ésa y un accidente ferroviario con las consecuencias catastróficas que pueden preverse, como ustedes comprenderán, desde todo punto de vista.

No es posible que un sistema que teóricamente es menos seguro, ni siquiera pueda ser funcional, ya que el material es de tan mala calidad que se lo están robando. Están instalados casi a flor de nivel y se robaron todo el cobre, así es que no lo pueden hacer funcionar.

Entonces, resulta que es un sistema que se decía que era más seguro y que ni siquiera es seguro en sí mismo. Eso es muy delicado.

Ahora viene el verano y vamos a pasarlo completo con movilizaciones de emergencia y eso no puede ser. La movilización de emergencia dura una hora, dos horas, cinco horas, hay que esperar que el equipo de señales vaya y arregle la señal y la echa arriba, pero en esta situación llevamos cuatro meses.

Esto es sumamente grave y no quisiera que pasara algún accidente, pero como ferroviario tengo una obligación moral con Ferrocarriles, con la ciudadanía y las autoridades. Nosotros hemos acudido a ella. Lo hemos hecho presente, lo hemos hecho presente a los ministros y como no nos han escuchado lo hacemos patente ante ustedes en la comisión investigadora. Creo que ustedes perfectamente pueden pedir prórrogas de plazo y realizar un viaje a Merval y a Rancagua para apreciar perfectamente lo que estoy diciendo y pueden comprobar cómo están movilizanando los trenes.

El tren se moviliza por el formulario que consiste en que al maquinista, al llegar a una estación, se le hacen señales de mano. Entonces, el maquinista empieza a entrar a la estación lentamente y le hacen señales de avance. O sea, se están movilizanando como se movilizaban hace 75 años.

El señor GARCÍA (Presidente accidental).- Señor Echeverría, solicito a la comisión, debido a la gravedad de lo que usted está exponiendo, solicitar un oficio a Ferrocarriles para consultar qué sistema de seguridad están ocupando en el traslado de los trenes entre Santiago y San Fernando.

REDACCIÓN DE SESIONES

20

¿Acordado?

Acordado.

El señor ECHEVERRÍA.- Ya expliqué el alcance de los choques de los automotores.

La versión que dio Ferrocarriles por el cuasi choque fue totalmente absurda. Reconoció que el sistema tenía fallas y que se habían movilizad o con el sistema manual, o sea, con el tren a la vista, lo que no es efectivo.

El señor GARCÍA, don René Manuel (Presidente accidental).- Perdón, ¿qué significa tren a la vista?

El señor ECHEVERRÍA.- Señor Presidente, hasta 1958, se permitía entre dos estaciones movilizar en permisivo. ¿Qué significa esto? Un tren delante y otro detrás. El de detrás iba con precaución, sobre todo, en las estaciones cuando existían los famosos bastones. ¿Recuerdan los bastones? Era un sistema eléctrico más seguro que el sistema actual.

¿Cómo se operaba con el bastón? Este bastón era único por trayecto y no podía existir ninguna circulación de tren si el maquinista o jefe de tren no estaba en posesión de este bastón. El maquinista lo recibía en la estación de origen y lo tenía que entregar en la estación de llegada, y así sería utilizado por el próximo tren en dirección contraria. De esta forma, se garantizaba el uso del bloqueo por un único tren. La necesidad de enviar circulaciones seguidas en la misma dirección hizo que las condiciones de seguridad del sistema estuvieran muy comprometidas.

En ese tiempo, en 1958, el bastón se fraccionaba: una parte delantera, el tren que va delante; y la cola, el tren de atrás. Entonces, el maquinista que llevaba la parte de arriba sabía que venía un tren de atrás, porque llevaba sólo una parte de éste mientras que el de atrás iba con toda precaución. Pero ¿qué pasó? En 1958, al entrar a Maipú quedó un tren detenido, llegó el de atrás y lo chocó, produciendo un grave accidente que dejó varios muertos y heridos.

Cuando un conductor queda detenido en plena vía, tiene la obligación de proteger el tren con torpedos. En otras palabras, envía a un señalero, quien unos 200 metros atrás y unos 200 metros adelante coloca torpedos adosados en la vía que al paso del tren revientan, con el fin de proteger el tren detenido.

Como hubo ese enorme accidente en 1958 se acabó el sistema permisivo de ferrocarriles para los trenes y resulta que ahora Ferrocarriles dice que movilizó con trenes a la vista, o sea, en forma permisiva. ¡Ahí sólo hubo error humano!

Nunca más debiera repetirse en nuestro país tragedias ferroviarias similares a las de San Bernardo y Maipú, en la década de los 50, y la de Queronque, en febrero de 1986, donde hubo decenas de muertos y un centenar de heridos.

Pensamos que este sistema de señales que se está instalando no nos da la seguridad.

En consecuencia, sugerimos a esta honorable Comisión disponer de un sistema de señalización eficiente y seguro, para la circulación de los trenes en EFE, de acuerdo con la modernidad del siglo XXI. Es absolutamente imprescindible que se modifique el contrato del sistema señalización SEC y se instale uno eficiente tipo Fail Safe, intrínsecamente seguro, para el sector Santiago-Chillan, similar al instalado por la firma Alstom, francesa, para el sector Limache-Valparaíso, de Merval, el cual nos merece total garantía de seguridad para el tráfico de trenes.

Nuestra proposición a futuro.

REDACCIÓN DE SESIONES

21

Hay razones importantes para Ferrocarriles. ¿En qué nos basamos? No sólo en la importancia que tiene como medio de transporte. Aquí hay diputados de la zona sur que saben muy bien que los extranjeros que nos visitan se extrañan mucho de ver que un país largo y angosto no tenga un servicio ferroviario de primera. Los ferrocarriles en el mundo entero tienen una importancia fundamental y capital. En Europa compiten hasta con los aviones de alta velocidad.

Una razón primordial, además de movilizar a los habitantes, es acercar las ciudades. Tener trenes modernos sería un incentivo muy grande para el turismo. Nuestro país tiene regiones especiales para el turismo. Es una industria que todavía está en pañales y que podría ser incentivada al disponer de un ferrocarril moderno.

Primero tiene que existir una política de transportes definida por el Ministerio de Transportes con funciones bien específicas y categóricas y que Ferrocarriles quede dependiendo sólo de ese Ministerio y no como es ahora que depende, por un lado, del SEP y del Ministerio de Transportes, por otro. Es decir, una sola autoridad y un solo control.

Segundo, creemos que en los directorios deben tener una importante participación de directores que sepan de ferrocarriles. El actual presidente del directorio dijo que va a incorporar dos funcionarios técnicos. Para mí, técnico es una persona que sabe de ferrocarriles. Un empresario importante sabrá del manejo de una empresa, pero Ferrocarriles necesita un directorio mixto, donde hayan hombres de empresas que sepan administrar la parte comercial de una empresa y también técnicos que conozcan de ferrocarriles, que puedan aportar en las decisiones que se tomen, para que sean correctas, adecuadas y lógicas en un contexto ferroviario. No como ha pasado los últimos años.

Además, una etapa de supervisión -equipos gerenciales de supervisión- y una consolidación. ¿A qué me refiero con esto último? A revisar todos los contratos. No se puede seguir teniendo los contratos con Temoinisa en las condiciones que están ni tampoco de provisión de infraestructura en la forma como están. Tenemos el mismo problema que el Transantiago, pues los contratos están amarrados. Para consolidar se deben revisar los contratos y cambiarlos. No es posible que haya un contrato por 15 años en esos términos. Entonces, en la etapa de consolidación se debiera hacer una revisión de todos los contratos. La modificación del sistema sería genial, que se instale un sistema nuevo de aquí a Chillán.

Por último, las inversiones. El presidente del directorio dijo que iba a crear unidades de negocio, que van de Alameda a Rancagua, de Alameda a Chillán y de Alameda al sur. Escuché que por ese hecho la gente iba a ir más a los trenes. No va a aumentar la afluencia de gente a los trenes si Ferrocarriles no tiene trenes modernos e infraestructura adecuada para que el pasajero opte por el tren. Si no hay modernidad, no hay aumento de afluencia de pasajeros. Eso de dividir la empresa en mini empresas para obtener mejor aprovechamiento de los costos es pura fantasía. No tiene ningún sentido práctico y eficiente. La única eficiencia se logra si Ferrocarriles es dirigido por gente que sepa, un directorio mixto entre hombres de empresa y hombres que sepan de ferrocarriles, y que se invierta, pero bien, porque si usted coloca al frente de Ferrocarriles gente que no sabe, va a invertir mal.

Me acuerdo de una propaganda aparecida durante la campaña presidencial de un presidente chileno famoso, don Jorge Alessandri Rodríguez, quien decía: ¿Le entregaría usted la locomotora a un niño?

En consecuencia, que el directorio de Ferrocarriles esté compuesto por gente que no tiene los conocimientos suficientes para dirigir la empresa, es como pasarle la locomotora a un niño. En cierto modo, esto es lo que ocurrió, especialmente entre el 2003 y el 2005.

Los países desarrollados efectúan inversiones en sistemas ferroviarios para beneficiar a sus comunidades; sin inversión no hay

REDACCIÓN DE SESIONES

22

modernidad. Tenemos el caso del Metro en Santiago, que se lleva toda la plata. Entonces, ¿por qué no se puede invertir en trenes que vayan al sur?

Aquí tenemos dos proyectos: un tren rápido del Biobío...

El señor GARCÍA (Presidente accidental).- Señor Echeverría, ¿dice que tiene dos proyectos?

El señor ECHEVERRÍA.- Sí, señor Presidente, pero los aspectos fundamentales. No es un proyecto acabado.

Como dije, un tren rápido del Biobío. En este momento se ha suprimido el tráfico hasta Concepción.

Comprenderán que en el tráfico desde San Rosendo, que ustedes muchas veces habrán hecho, el tren va bordeando el río Biobío. Por eso, el viaje entre Santiago y Concepción demora entre ocho y media y nueve horas, en tanto que el bus entre seis y seis horas y media, dado lo cual no puede competir con el bus.

En consecuencia, debiera hacerse una variante ferroviaria de Chillán a Concepción.

El suscrito, junto con otros ingenieros, tiene estudios topográficos y de una variante de 73 kilómetros, cuyo costo de construcción ascendería a 500 millones de dólares, más las mejoras de la vía actual y adquisición de equipos.

En consecuencia, con una inversión de 600 millones de dólares, se podría colocar un tren de Santiago a Concepción, trayecto que cubriría en un lapso de 3 horas y 50 minutos. Evidentemente, un tren de tales características podría competir con los buses y sería un gran aliciente para los habitantes de Concepción.

Pero, como dije, hay que hacer inversión, de otra manera es imposible competir.

El otro proyecto es el tren del Pacífico, que responde a las sentidas aspiraciones de los porteños y viñamarinos; un tren rápido de Santiago a Valparaíso.

De éste también tenemos un estudio, un anteproyecto, que permitiría colocar un tren en 45 minutos.

Se ha hablado mucho de las dificultades que tienen los señores diputados en sus viajes. Con un trayecto de 45 minutos se podría viajar en el día.

Este estudio considera la variante Lipangue, que pasaría por el aeropuerto internacional de Pudahuel: Mapocho, Pudahuel, túnel Lipangue, túnel El Álamo, quebrada Marga-Marga, y en Viña del Mar se enterraría para pasar paralelo al que opera ahora, con la estación Viña. El recorrido desde esta ciudad hasta el Puerto sería subterráneo.

El proyecto considera un presupuesto de 1.400 millones de dólares.

Estas son inversiones que podrían dar prestigio a Ferrocarriles. Además, son necesarias. En este sentido, Argentina ya está licitando un tren rápido, de alta velocidad, entre Buenos Aires, Rosario y Córdoba.

Brasil también va a licitar uno entre Río de Janeiro y Sao Paulo.

Tenemos dinero y tenemos cobre, pero el dinero tiene que ser bien invertido. Sin ferrocarriles, el país no va a surgir. Y creo que todo el país quiere y necesita Ferrocarriles. La zona sur lo necesita.

Para la zona sur habría que hacer estudios. En ese caso habría que, por ejemplo, comprar automotores nuevos.

El señor JARAMILLO.- Perdón, señor Echeverría, no veo en su exposición una propuesta para el sur. Sólo llega hasta el Biobío.

REDACCIÓN DE SESIONES

23

El señor ECHEVERRÍA.- Lamentablemente, diputado, la incluí después. No está en el documento. En todo caso, la dejaré a la Comisión.

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

El señor JARAMILLO.- Señor Presidente, pienso que esta presentación es un estudio hecho por la Asociación de Profesionales Ferroviarios para...

El señor ECHEVERRÍA.- Agrupación.

El señor JARAMILLO.- Bien.

Entonces, también solicito que esta intervención sea enviada, a lo mejor en formato de video, al directorio de Ferrocarriles. Porque, dada la capacidad y conocimiento de don Remberto sobre la materia, sería bueno que la opinión de esa agrupación fuera conocida por ellos.

A quienes estamos presentes en la sesión nos importa muchísimo la situación del sur de Chile, en especial lo que dice relación con el tren de Temuco al sur. Usted, señor Echeverría, nos ha dado una pequeña opinión. Siendo nuevo ese automotor, ¿es el adecuado o hay que cambiarlo por un convoy u otra máquina?

El señor ECHEVERRÍA.- No, un sistema automotor podría dar resultado. Más práctico es el automotor. Pero en buenas condiciones, nuevo.

El señor JARAMILLO.- Que sea nuevo.

El señor ECHEVERRÍA.- Lógico.

El señor JARAMILLO.- Y los costos no son tan mayores.

El señor GARCÍA (Presidente accidental).- Informo a los señores diputados que para la sesión del próximo miércoles se encuentran invitados el ministro de Hacienda; el presidente de EFE, señor Rodríguez Grossi; el contralor General de la República, y si podemos contactarnos con el ex director de EFE, don Alex Fernández.

Una sola reunión no alcanzaría para recibir a esas importantes personas, por lo que debemos distribuir las en dos sesiones.

Por lo tanto, propongo recibir primero al ministro de Hacienda y al presidente de Ferrocarriles.

El señor JARAMILLO.- Pienso que el señor Jorge Rodríguez debería venir al final, porque incluso él pidió tiempo para tener completo conocimiento de la empresa para informarnos cómo ve Ferrocarriles el futuro.

El señor GARCÍA (Presidente accidental).- Entonces, se para la próxima sesión se invitarán al ministro de Hacienda y al contralor General de la República.

¿Habría acuerdo?

Acordado.

Tiene la palabra el señor Echeverría.

El señor ECHEVERRÍA.- Señor Presidente, quiero hacerle un alcance al diputado Jaramillo.

Nosotros le pedimos una audiencia al presidente de EFE, señor Rodríguez, y no nos recibió.

Cuando hace seis meses el consejo directivo del CEP designó a don Jorge Rodríguez como presidente de una comisión conformada por cinco personas para estudiar Ferrocarriles nosotros nos apersonamos con el señor Rodríguez Grossi a través de un secretario, le ofrecimos nuestra cooperación, y nada.

REDACCIÓN DE SESIONES

24

Después se la ofrecí al señor Marcel, que era el segundo hombre de esa comisión. En una exposición que él hizo hace tres meses en la Facultad de Economía y Negocios de la Universidad de Chile le dijimos que nuestra organización estaba dispuesta a cooperar con la comisión que estaba estudiando Ferrocarriles. Y el señor Marcel -conocido de ustedes- dijo: "Yo voy a traspasar esto a don Jorge Rodríguez.". ¡Y nada! Al final, cuando él se hizo cargo de Ferrocarriles, le pedimos audiencia, y nada. Nos dijo que nos recibiría el gerente. Pero nosotros le dijimos que queríamos una audiencia con el presidente y no con el gerente, por lo cual no nos quiso recibir. Entonces, lamento decirles que no vamos a sacar nada con que esto llegue al presidente, porque no quiere nada con nosotros.

El señor GARCÍA (Presidente accidental).- ¿Habría acuerdo para enviar copia de la intervención del señor Echeverría al Presidente del directorio de EFE, señor Jorge Rodríguez Grossi?

Acordado.

Tiene la palabra el diputado Von Mühlenbrock.

El señor VON MÜHLENBROCK.- Señor Presidente, la exposición del señor Echeverría ha sido muy ilustrativa, sobre todo desde el punto de vista técnico. No obstante, quiero referirme a dos puntos que él señaló.

En primer lugar, respecto del tramo Victoria-Puerto Montt, nos preocupa que la propuesta del actual presidente de EFE de tener trenes regionales no vaya a solucionar el problema. Entonces, me gustaría que precisara el punto, porque usted dio a entender que no estaba de acuerdo con eso.

El señor ECHEVERRÍA.- Así es.

El señor VON MÜHLENBROCK.- En segundo lugar, usted también manifestó que le había pedido una audiencia al presidente del SEP, señor Patricio Rojas, quien tampoco le ha contestado hasta hoy. Siendo usted presidente de la Asociación de Profesionales Ferroviarios, ¿por qué cree que todas esas autoridades no le dan audiencia?

El señor ECHEVERRÍA.- Porque simplemente creen que lo saben todo. Incluso, al actual presidente de la empresa le ofrecimos nuestra colaboración para asesorarlo. Pero, él cree saberlo todo. Incluso, en la comisión, que está compuesta por cinco hombres, no hay ningún ferroviario. No es fácil manejar una empresa ferroviaria; es cosa de mirar el desastre que ha ocurrido. O sea, uno de los factores importante de eso ha sido la incapacidad de quienes han dirigido la empresa. Mientras EFE siga siendo dirigida por gente sin conocimiento -lo digo con mucho respeto, pero con toda franqueza-, cualquiera acción que se emprenda será infructífera. No digo que en el directorio haya sólo profesionales ferroviarios, sino que sea mixto -Ferrocarriles del Estado es una empresa comercial y técnica-, compuesto por hombres de empresa y técnicos. Pero en este momento sólo hay hombres de empresa, algunos de los cuales ni siquiera lo son. Entonces -lo digo con absoluto respeto-, algunos apurado sabrán que la vía va por dos rieles y por los durmientes. De manera que las decisiones que se adoptan son equivocadas.

Soy optimista en pensar que el tren debe volver a este país, pues tenemos mucha capacidad y recursos. Aprovechemos el tiempo de las "vacas gordas", porque el cobre se va a acabar un tiempo más en este país. Entonces, no hay mejor inversión que un sistema ferroviario moderno y con trenes no de alta velocidad, como los de Argentina, que corren a 170 kilómetros por hora, para que puedan llegar a Concepción o a Valparaíso en tiempo récord, pero a una velocidad moderada, para que puedan competir y llevar progreso a la zona sur, especialmente para el turismo.

El señor GARCÍA (Presidente accidental).- Señor Echeverría, agradecemos su presencia en esta Comisión y por la exposición que nos ha dado. Vamos a tomar en cuenta su participación y haremos saber al señor

REDACCIÓN DE SESIONES

25

Rodríguez Grossi todo lo que usted ha expuesto aquí, para que tome conocimiento de su brillante y larga exposición.

El señor ECHEVERRÍA.- Señor Presidente, agradezco la oportunidad que me han dado de venir a esta Comisión. Pero -repito-, es necesario que ustedes verifiquen lo que he señalado.

El señor GARCÍA (Presidente accidental).- Lo haremos. Pero esa recomendación está de más, porque ésta es una Comisión Investigadora. Precisamente, lo hemos invitado para que nos entregue antecedentes y los investiguemos. Todos los antecedentes que usted tiene serán puestos a disposición de la Comisión para su investigación. Esa es nuestra labor, por lo que su afirmación está de más.

Agradecemos su gentileza para asistir a la Comisión y poner en nuestro conocimiento todos los antecedentes que nos ha dado.

El señor JARAMILLO.- Nuestro invitado se comprometió a enviarnos sus recomendaciones sobre el ferrocarril al sur.

El señor ECHEVERRÍA.- Así lo haré.

El señor VON MÜHLENBROCK.- Señor Presidente, quiero consultar si llegó la respuesta del cuestionario que se le envió al ex Presidente Ricardo Lagos. Si no es así, pido que se reitere dicho oficio.

El señor GARCÍA, don René Manuel (Presidente accidental).- Recomiendo recordarle al ex Presidente Lagos que mande la respuesta a las preguntas que le formuló la Comisión.

¿Habría acuerdo para reiterar el oficio al ex Presidente Lagos?

Acordado.

En la próxima sesión están invitados el ministro de Hacienda y el contralor general de la República.

El señor DE URRESTI.- Señor Presidente, la próxima semana es nuestra última sesión, por lo que sería conveniente que la Secretaría nos prepare un resumen de las intervenciones de nuestros invitados y los temas tratados, lo que nos puede ayudar mucho en las conclusiones. Además, es importante, pues estamos volviendo a invitar a personas que ya estuvieron aquí, como el contralor general de la República, para contrastar sus opiniones. Es fundamental llegar a marzo con una información acotada de las declaraciones para despachar durante ese mes lo que tenemos pendiente.

El señor GARCÍA, don René Manuel (Presidente accidental).- La Secretaría ya está trabajando en el resumen, porque ese fue el mandato que se le dio hace un tiempo. Una parte de ese trabajo va a estar a disposición de los señores diputados.

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

-Se levantó la sesión a las 11.56 horas.

CLAUDIO GUZMÁN AHUMADA,
Redactor
Jefe de Taquígrafos de Comisiones