

REDACCIÓN DE SESIONES.

1

COMISIÓN ESPECIAL INVESTIGADORA DE LA EMPRESA DE FERROCARRILES DEL ESTADO

Sesión 1ª, celebrada en miércoles 18 de abril de 2007,

de 11 a 14.59 horas.

VERSIÓN TAQUIGRÁFICA

Preside el diputado señor José Pérez.

Concurren la diputada señora Marisol Turres y los diputados señores Claudio Alvarado, Alberto Cardemil, Alfonso De Urresti, Gonzalo Duarte, Fidel Espinoza, René Manuel García, Enrique Jaramillo, José Antonio Kast, Pablo Lorenzini, Cristián Monckeberg, Sergio Ojeda, Jaime Quintana, Gonzalo Uriarte y Gastón Von Mühlenbrock.

Asisten como invitados la presidenta del Sindicato de Profesionales y representante de los trabajadores ante el directorio de EFE, señora Griselda Valenzuela; el presidente de la Federación N° 3, señor Miguel Muñoz, el presidente de la Organización Sindical Ferroviaria, señor Jaime Rebolledo; el presidente de la Federación N° 1, señor Jaime Araneda; el presidente de la Federación del Sur, señor Gustavo Arias; el presidente de la Asociación de Profesionales, señor Remberto Echeverría, quien asiste acompañado de los miembros de la misma entidad, señores José Martínez y Óscar Caviares; el presidente del Sindicato Nacional de Tracción, señor Marcos Muñoz, y el señor Sebastián Morales.

REDACCIÓN DE SESIONES.

2

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 constitutiva, queda a disposición de los señores diputados.

El señor Secretario va a dar lectura a la Cuenta.

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

El señor PÉREZ (Presidente).- Informo a la Sala que los antecedentes recopilados por la Comisión de Transportes del Senado, referidos a la situación que afecta a la Empresa de Ferrocarriles del Estado, han sido distribuidos a cada señor diputado, con el objeto de que se interioricen de los documentos enviados por la Contraloría, así como de lo expresado por los dirigentes de la empresa que concurrieron a esa Comisión.

A la presente sesión han sido invitados la presidenta del Sindicato de Profesionales y representante de los trabajadores ante el directorio de EFE, señora Griselda Valenzuela; el presidente de la Federación N° 3, señor Miguel Muñoz, el presidente de la Organización Sindical Ferroviaria, señor Jaime Rebolledo; el presidente de la Federación N° 1, señor Jaime Araneda; el presidente de la Federación del Sur, señor Gustavo Arias; el presidente de la Asociación de Profesionales, señor Remberto Echeverría, quien asiste acompañado de los miembros de la misma entidad, señores José Martínez y Óscar Caviares, y el presidente del Sindicato Nacional de Tracción, señor Marcos Muñoz.

Si le parece a la Sala, los invitados ingresarán en forma separada, a fin de que nos den a conocer su visión

REDACCIÓN DE SESIONES.

3

sobre la situación actual de la empresa y para que respondan las interrogantes que les formularemos, comenzando por el presidente de la Organización Sindical Ferroviaria, señor Jaime Rebolledo, quien encabeza una entidad que agrupa a prácticamente el 80 por ciento de los trabajadores ferroviarios.

¿Habría acuerdo?

Acordado.

-Ingresa a la Sala el presidente de la Organización Sindical Ferroviaria, señor Jaime Rebolledo.

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

Tiene la palabra el señor Jaime Rebolledo.

El señor REBOLLEDO.- Señor Presidente, voy a hacer circular la minuta que se nos ha solicitado a fin de mejorar mi presentación.

Como este tema no podría tratarse sólo en una sesión, voy a agradecer a su Señoría que brinde la oportunidad de que se aborde en varias sesiones.

En primer lugar, quiero señalar que la Empresa de Ferrocarriles del Estado está siendo investigada. Por lo tanto, no le va a estar dando pie a los trabajadores para que acopien antecedentes a fin de entregarlos a esta Comisión ni a ninguna otra instancia.

Pero, para sortear las dificultades del caso, hemos tratado de recopilar una breve información preliminar. Esperamos en el transcurso de los próximos días, y dentro del plazo en que funcione esta Comisión, aportar más antecedentes.

REDACCIÓN DE SESIONES.

4

Tenemos algunas observaciones respecto del directorio actual de Ferrocarriles y su composición. Está compuesto por funcionarios públicos. El único que no pertenece a esa categoría es don Vicente Domínguez, actual presidente.

Por lo tanto, sería bueno que hubiera una intervención, no en el sentido peyorativo, sino en el buen sentido, en cuanto a que mientras dure la investigación de esta honorable Comisión, se recomponga el directorio y queden hombres de probada capacidad y honorabilidad.

No podemos decir nada de la gestión del actual presidente, porque hasta este minuto es poco lo que hemos podido apreciar, puesto ha asumido recién sus funciones.

Por otra parte, queremos que se fortalezca el rol de la Contraloría. A los dirigentes sindicales nos consta que los trabajadores y sus representantes siempre han querido un rol más activo de la Contraloría. Sin embargo, siempre hemos escuchado que ésta es una empresa autónoma del Estado, y que, por lo tanto, se regía por las normas del sector privado y la Contraloría no tenía por qué intervenir en Ferrocarriles. Esa cuestión nos molestaba permanentemente porque veíamos acciones que a nuestro juicio podrían haber sido mejores en beneficio de esta más que centenaria empresa del Estado, a la cual queremos mucho.

En el punto 5º, "fiscalización de los diferentes contratos", sugerimos a esta Comisión citar a un ex técnico de la empresa, señor José Martínez, dado que tiene antecedentes de probadas irregularidades respecto del ejercicio de los contratos de mantenimiento de la vía. Es decir, algo que cuesta 15, se hace por 5. No es necesario agregar más dado que se entiende el sentido de lo que estamos diciendo.

REDACCIÓN DE SESIONES.

5

En la jerga ferroviaria, equipos son los trenes y se diferencian en coches para el servicio de pasajeros y en carros para el servicio de carga.

Por la compra de trenes con defectos de origen, solicitamos a la Comisión citar a un ex ingeniero de la empresa, que esperamos diga la verdad, el señor Rolando Araos, quien expresó en una oportunidad, en privado, que cuando estuvo en España entró a unos pozos y vio los trenes por debajo. Señaló que no era recomendable comprarlos; sin embargo, primó el criterio de hacerlo, aún con las observaciones de un antiguo profesional de la empresa, con amplio conocimiento en material ferroviario.

Punto 7. El Metro de Santiago para mejor control de su gestión y de sus pasajeros utiliza torniquetes y boletos con cinta magnética. Como somos copiones en todo, también se adquirieron torniquetes para la empresa de Ferrocarriles del Estado, la mayoría de los cuales, teniendo un altísimo costo, están sin utilizar, excepto algunos en la Octava Región, y otros pocos en el sector Alameda-San Fernando.

Por otra parte, el mantenimiento, cuestión que más desprestigio le ha acarreado a la empresa la hace el consorcio Temoinsa Renfe. Tenemos copia de los valores para determinadas tareas a ejecutar y estamos seguros de que se sorprenderán cuando vean que una empresa del Estado esta pagando por un determinado servicio una cifra cercana a los 20 millones de pesos. Ese es un caso de una larga lista de productos. Ese trabajo hecho al interior de nuestras propias maestranzas podría tener un valor no superior a los dos y medio o tres millones de pesos. Puedo equivocarme, tal vez hasta cinco, pero no veinte millones de pesos.

Ustedes entenderán, porque nos representan, que cuando se quieren hacer buenas cosas hay que hacerlas

REDACCIÓN DE SESIONES.

6

completas y no a medias, sobre todo cuando el Estado está proporcionando los recursos.

Hubo una opción para comprar el mismo tipo de automotores Alstom que están en servicio en la Quinta Región, de primera generación y de una probada tecnología, para el proyecto Biovía en la Octava Región. Es un proyecto exitoso desde el punto de vista de lo que significó el reordenamiento urbano; sin embargo, en el ámbito ferroviario andamos con unos tarritos pintados, acomodados por los propios ferroviarios. En Valparaíso hay una flota subutilizada y no han transferido una parte de eso a la Región Metropolitana o a la Octava Región.

El punto que viene es una información que recopilamos ayer y dice relación con la manipulación del balance. Es una cuestión muy grave, pero estamos seguros de que las personas que la Comisión designe, con muchos más conocimientos técnicos, podrán probar lo que nosotros aquí estamos señalando. Y podemos aquí citar a Juan Espinoza, contador general de la Empresa de Ferrocarriles que tenemos entendido fue despedido al negarse a firmar un balance que a su juicio no estaba correcto.

¿Cómo se manipula el balance? En nuestra área existe el concepto "atravesio y paralelismo": todo aquello que pase por sobre la vía férrea o bajo ésta, en cualquier punto de su extensión y a lo largo de toda la red EFE tiene el derecho de hacer cobros a quienes corresponda, sean empresas sanitarias, de gas, de teléfonos o cualquier otra.

Sobre este concepto se hace un largo inventario y se deduce que existe una gran cantidad de millones que se le debe a Ferrocarriles, lo que lleva a inventar la figura de "facturas por cobrar", que lleva, finalmente, a la alteración del balance.

REDACCIÓN DE SESIONES.

7

No profundizaré más en este tema que por lo demás es bastante grave. No tenemos los conocimientos técnicos pero lo señalamos porque hay involucrados unos 3 mil millones de pesos más el IVA que se debe pagar al Estado.

En relación al tema de seguridad integral, se ha construido un sinfín de pasarelas en diversas regiones de la red ferroviaria con el objeto de evitar que los transeúntes crucen la vía arriesgándose a ser arrollados por un tren. Pero en el caso, por ejemplo, de San Bernardo, que es un caso cercano y que más nos consta, una pasarela tuvo que ser clausurada -un par de días antes de ser inaugurada- porque tenía fallas estructurales que posibilitaban que en cualquier momento se desplomara.

No queremos generar un escándalo, pero sí queremos establecer que aquí debió haber habido supervisión por parte de la empresa respecto de los trabajos encomendados. Al parecer esa supervisión fue bastante superflua o nula dado que no se detectó el problema.

Hoy nosotros incurrimos casi en un acto de insubordinación hacia la Empresa de Ferrocarriles del Estado; es delicado el asunto pero ustedes entenderán el fondo de él: a nosotros se nos instruye dejar de hacer cosas.

Yo pertenezco al servicio de vigilancia de EFE. Es un servicio centenario que nació casi junto con la empresa. No es una improvisación de este gobierno ni de gobiernos anteriores.

Sabemos lo que nuestra empresa significa; por lo tanto, nuestro interés es dar seguridad a los pasajeros, a la infraestructura, a los bienes que la empresa tiene y en los cuales el Estado ha realizado una cuantiosa inversión económica. Por ejemplo, en la remodelación que se le hizo a las estaciones del sur, en los paraderos nuevos de la Octava

REDACCIÓN DE SESIONES.

8

región, los existentes entre Alameda y San Fernando y sus estaciones intermedias que se pintaron y se remozaron.

Pues bien, a este servicio de vigilancia se le impide cubrir todo lo que debiera con el consiguiente menoscabo para el patrimonio de EFE.

Con respecto al organigrama, rogamos su comprensión si incurrimos en algún error en términos de la descripción de lo que queremos decir; no somos doctos en la materia; sin embargo, actuamos con la mayor verdad posible.

En el organigrama, en un momento determinado, durante el período en que estuvo Guillermo Díaz, se dijo que se había hecho un acto increíble de austeridad, que la empresa bajaba su número de gerentes que, aproximadamente, era diez en la época a no más de cuatro o cinco. Eso se hace con fanfarria, con estruendo, lo que consideramos bueno. Primera vez que llega un presidente de directorio que dice que va a achicar esta tremenda cabeza gigante de la empresa. A poco andar, encontramos que se nombran a veinte subgerentes y, luego, la línea de gerentes sigue subiendo hasta llegar -algunos con rango de gerentes y, otros, con categoría de gerentes- a los diez o doce, cuestión que también criticamos.

En relación con el edificio corporativo, se gastó una barbaridad de plata en habilitar las dependencias del sexto y séptimo pisos de Morandé 115 y, además, una parte de su planta baja. Nos preguntábamos por qué se hacía eso. Y colocábamos el siguiente ejemplo. Si algún señor dueño de panadería tiene una gran panadería y quiere fiscalizarla bien, obviamente, va a estar en la caja o en la oficina de administración que esté dentro del local de su panadería y no va a estar administrando esa panadería desde 1.500 metros de distancia metido en otro cuchitril. La mejor manera de gestionar ferrocarriles es que todo el mundo, desde el presidente del directorio hasta el último modesto trabajador,

REDACCIÓN DE SESIONES.

9

estuviese en cercanía con los rieles. Sin embargo, se instaló la empresa con su administración en Morandé.

Al principio, a los modestos trabajadores, que trabajaban en la parte administrativa, los tenían apocilgados en una primera planta, con un espacio de menos de un metro cuadrado. Mientras en los sexto y séptimo pisos habían ampulosas oficinas bien acondicionadas para albergar a todo el resto de la cabeza de la administración y las docenas de asesores de los cuales nunca supimos cuál era su real condición, su nivel de estudio, su nivel de experticia ferroviaria, qué hacían realmente y en qué aportaban a la empresa.

En el punto 16, debo agregar que teníamos un edificio en San Borja 84, que podía albergar toda la administración de la empresa; un edificio en San Borja 86, que también podía albergar a administración. Pero, adicionalmente, teníamos en calle Exposición el actual edificio de la isapre Ferrosalud, que también pertenecía o pertenece a la empresa de Ferrocarriles; también en Avenida Libertador Bernardo O'Higgins N° 3322, al lado de la Estación, un edificio de cuatro plantas que anteriormente albergaba la administración.

Se hacen diferentes negocios con la Inmobiliaria Paseo Estación. Se entregan, no sé si a la misma Inmobiliaria o a todos estos edificios y la gente que estaba ahí se traslada para allá. En este último tiempo hemos visto nuevamente el éxodo, pero en sentido inverso. Ahora los trabajadores administrativos de la empresa, que nos merecen mucho respecto y que estuvieron apocilgados, los traen de vuelta a la Estación Central, porque están entregando los pisos de Morandé. Al parece, no nos dio el ancho respecto de los negocios de la empresa para estar pagando pisos tan caros.

REDACCIÓN DE SESIONES.

10

Nosotros, quisiéramos manifestar que nos molestó mucho cuando nos sindicaban a los trabajadores como si siempre hubiésemos estado felices al lado de la administración en cada cosa que dice relación con progreso para el país, como la compra de automotores. Nótese que no se adquiría equipo nuevo para la Empresa de Ferrocarriles desde principios de la década de los 70. Desde esa época no teníamos un tren nuevo en Chile. Luego vino la chatarrería de España. El último equipo nuevo que se compró fue para Valparaíso.

Entonces, repito, nos produce mucho malestar el hecho de que se insinúe que estábamos avalando todo lo que ocurría. Deben saber que en más de una oportunidad hicimos llegar cartas, por ejemplo, al Consejo de Defensa del Estado, a la Contraloría General de la República y a otros organismos que pareciera ser que estaban dormidos y hoy despertaron. Además, con fecha 13 de marzo del año pasado, el primer día hábil de la instauración del actual Gobierno, pedimos entrevista a la entonces ministra Secretaria General de la Presidencia, señora Paulina Veloso, a quien respetamos mucho, pero que nunca nos recibió. El motivo era manifestarle muchas cosas de las que hoy estamos exponiendo acá. Luego, pasaron tres meses de tramitación y finalmente su jefe de gabinete nos dice que está muy ocupada con la agenda legislativa. ¡Por Dios! Los ferroviarios le habíamos solicitado al inicio de su mandato una entrevista. Además, mandamos una carta a la Presidenta de la República manifestando nuestras inquietudes, pero tampoco recibimos respuesta.

En otra oportunidad, pedimos ayuda a una autoridad de Gobierno del área política y fuimos derivados al entonces ministro de Transportes y Telecomunicaciones, señor Sergio Espejo, con quién nos comprometimos mutuamente y nos dijo que si los trabajadores ferroviarios teníamos tantas aprensiones,

REDACCIÓN DE SESIONES.

11

que le hiciéramos llegar una propuesta donde se señales las cuestiones que nos parecían esenciales.

Al respecto, debemos reprobar de la gestión del señor Vicente Domínguez el hecho de que por primera vez se ponen tantas cortapisas a un trabajo de dirigentes sindicales y encomendado por una autoridad de Gobierno. Eso nos parece obstruir el sentido de participación y cuando se habla de Gobierno participativo, esa es una forma de participar.

Ahora bien, he citado la compra de equipos. Hemos dicho que no hubo licitación por decisión propia en favor de terceros, necesariamente ha de efectuarse por "licitación pública". Eso es lo que dice con respecto de la OPA por Fepasa.

Sin embargo, más arriba, dice: "Entre estas reglas explícitas que prefieren en su aplicación a las de Derecho común se cuenta la del inciso 2º, segunda parte, del artículo 11 transitorio, según la cual: "toda enajenación, venta, cesión o traspaso de acciones de la Empresa o del Fisco, en cualquiera de estas sociedades -las por ellos constituidas-, deberá ajustarse estrictamente a las normas del artículo segundo de este decreto con fuerza de ley"...

Finalmente dice: ..."prohibiéndosele expresamente la enajenación de la franja de terreno, puentes y obras de arte que constituyan el trazado y la vía férrea", salvo que se trate de "terrenos que queden en desuso". Sin embargo, el terreno al que nos estamos refiriendo no está en desuso. Todo lo contrario, tiene la más alta plusvalía, por el sector en el que se encuentra ubicado, y, especialmente, para las labores ferroviarias.

Con respecto a la fiscalización de los contratos, tenemos un engendro raro que salió a partir de una presentación que se hizo de un modo de operar nuevo en Ferrocarriles denominado contrato tipo BOT, sigla inglesa que

REDACCIÓN DE SESIONES.

12

significa Building Operations Transfer y que se tradujo al castellano como Contratos de Provisión de Infraestructura Ferroviaria. Contratos de largo plazo, muy onerosos, con aval del Estado, que tienen por objeto, entre otras cosas, hacer la rehabilitación de la vía en la zona norte, centro norte, centro sur y sur. Además, tienen señalización, electrificación y comunicación, lo que significa modernizar las subestaciones eléctricas o quitarles algunos componentes nocivos para el medio ambiente.

Entre las gracias que tiene el sistema SEC reemplaza, tiende a reemplazar o reemplazará, de acuerdo con las opiniones de las autoridades de EFE, todo el sistema de movilización que hoy tenemos en ferrocarriles.

En estos momentos, el sistema de movilización imperante en ferrocarriles, en términos porcentuales -es malo hablar en términos porcentuales cuando se trata de la vida humana- es el que menos índices de accidentabilidad ha presentado históricamente con la sola excepción de accidente de Queronque.

Como a todo el mundo le gusta citar países, podemos decir que ha habido graves accidentes ferroviarios en la India y en otras latitudes del mundo y con una buena cantidad de pérdidas humanas; sin embargo, aquí ello no ha sucedido.

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

El señor JARAMILLO.- Señor Presidente, concuerdo perfectamente con los comentarios que se han efectuado, pero esta Comisión pretende concretar denuncias. Por ende, los comentarios podemos hacerlos después de cada una de ellas. Para nosotros, lo mejor sería ir fiscalizando punto por punto la respectiva denuncia hecha por parte de los dirigentes de los consejos nacionales de trabajadores.

REDACCIÓN DE SESIONES.

13

Por otro lado, ¿es presidente del Consejo Nacional Ferroviario?

El señor REBOLLEDO.- Así es.

El señor JARAMILLO.- Ahora hablaba sobre vigilancia.

El señor REBOLLEDO.- No, señor diputado, es el trabajo que ejecuto en la empresa, en virtud de mi contrato como trabajador de Ferrocarriles.

El señor JARAMILLO.- ¿En el tema de vigilancia?

El señor REBOLLEDO.- Así es.

El señor JARAMILLO.- Señor Presidente, me gustaría llevar la fiscalización a temas particularmente definidos y de allí ir sacando las conclusiones para luego hacer las investigaciones pertinentes.

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

El señor ALVARADO.- Señor Presidente, los dirigentes han tocado varios puntos de la minuta que nos entregaron. No obstante, quiero contribuir con ésta para tener respuestas claras y precisas.

En primer lugar, se han referido a la adquisición de trenes. Incluso, hay un funcionario que viajó a España que recomendó no realizar la adquisición. Posteriormente fue despedido.

Al respecto, quiero que precisen a qué automotores se referían: ¿son para el tramo Victoria-Puerto Montt? ¿Qué características técnicas tenían? Tengo entendido que el sistema diesel mecánico es distinto al diesel automático. ¿Qué kilometraje tenían? ¿Cuál fue el costo de cada uno de

REDACCIÓN DE SESIONES.

14

ellos comparado con el de los automotores franceses de última generación?

En segundo lugar, respecto de las medidas de seguridad, tengo entendido que en el plan trienal originalmente existió un proyecto de mejoramiento de seguridad en las vías, de 60 millones de dólares, y terminaron con un costo total de 180 millones, y que el sistema de seguridad hoy en día es inferior o de peor calidad que el antiguo. Eso está a la vista con la gran cantidad de accidentes que acontecen día tras día. Entonces, ¿cuál es la razón por la cual el costo se incrementó tres veces? ¿Por qué ese sistema es de inferior calidad? ¿Qué motivó esta negociación, de montos tan elevados, después de haberse adjudicado un contrato cuyo monto original era menor? Respecto del mismo plan trienal ¿EFE efectuó reparaciones de los viaductos, de los puentes, que, a mi juicio, son uno de los puntos más sensibles?

En tercer lugar, en cuanto a la adquisición de terrenos, en la carpeta que tiene cada uno de ustedes hay un informe de la Contraloría, de fecha 16 de marzo de 2005, en el cual se señala que Ferrocarriles realizó una transacción con la empresa española por más de mil millones de pesos en compensación de facturas pendientes. Además, en los deslindes incorporaron 4 mil metros cuadrados adicionales que, posteriormente, EFE se vio en la obligación de entregar sin contraprestación alguna por parte de la empresa española. ¡Las cosas están más que claras! Su exposición ha sido suficientemente clarificadora.

Por lo tanto, ¿hubo algún delito en esas adquisiciones? Les escuché decir que no hubo licitación pública y que existían automotores de última generación y más baratos. ¿Cuándo se produjo el despido de la persona que fue a España a estudiar esta situación? ¿Nos pueden entregar antecedentes respecto de la otra persona que tenía a su cargo

REDACCIÓN DE SESIONES.

15

la verificación de contratos de inspecciones técnicas de obras, quien, al comprobar que éstos aumentaban la cantidad de recursos, también fue despedida? ¿Qué tipo de contratos fueron? Estamos hablando de tres personas que hicieron un trabajo serio -a juicio de los dirigentes- y que entregaron sus respectivos informes, pero como aquellos antecedentes no convenían a la plana directiva de EFE, por cuanto no podrían haber hecho el negocio que tenían pensado, lisa y llanamente, los despidieron.

El señor QUINTANA.- Señor Presidente, no está demás decir que a esta Comisión le interesa establecer responsabilidades políticas, si las hubiere, y se fundarían en irregularidades e ilícitos.

Al respecto, sobre la base de la minuta de los dirigentes sindicales, quiero que nos precisen algunas cuestiones.

En primer lugar, en el punto 6, referido a la compra de equipos, se menciona al señor Orlando Araos, quien habría entregado información que no aconsejaba la compra de los equipos. ¿Hay algún informe escrito de sus planteamientos? ¿Qué bases técnicas tenía?

En segundo lugar, respecto de las facturas por cobrar, hay un juicio genérico, en el sentido de que podría ser una situación de bastante gravedad, por cuanto habría 3 mil millones de pesos relacionados con empresas. ¿Podría precisar cuál es el vínculo comercial? ¿Con qué empresas existen vínculos comerciales que no se han cumplido?

El señor URIARTE.- Señor Presidente, en primer lugar, felicito a nuestro invitado por la claridad, orden y orientación de su exposición.

Sin perjuicio de los puntos que se propone analizar, quiero preguntar al presidente del Consejo Nacional

REDACCIÓN DE SESIONES.

16

Ferrovionario qué antecedentes tiene sobre eventuales irregularidades que podrían haber existido antes del plan trienal. Asimismo, qué antecedentes posee sobre algunos hechos que aparecen en el informe de la Contraloría, que revisten mucha gravedad, por ejemplo, la pérdida de 20 mil facturas, de bienes de la empresa -durmientes-, la pérdida de garantía de los contratos que o no fueron renovados o no fueron cobrados. Además, con qué antecedentes cuenta sobre el problema de la rehabilitación de las vías, sobre contratos relacionados con durmientes que se perdieron.

Por otra parte, ¿qué antecedentes tiene sobre un incendio, en 2001, donde, a juicio de EFE, se habrían quemado 12 mil durmientes, según la Contraloría, no debían ser más de 6 mil y, a juicio de bomberos, nunca se habrían quemado más de la mitad de los que estaban ahí, es decir, 2.500?

Por último, ¿qué antecedentes posee sobre eventuales infracciones tributarias graves que señala el informe de la Contraloría?

El señor VON MÜHLENBROCK.- Señor Presidente, me sumo a las felicitaciones al presidente del Consejo Nacional Ferrovionario por su exposición. Se trata de una gran cantidad de informes y expedientes que es muy difícil de explicitar en sus aspectos más relevantes en el escaso tiempo disponible.

Solicito que se explye más sobre el tema de la manipulación de balances, que aparece en el número 11 de la minuta. Allí, se menciona al señor Juan Espinoza, a quien la Comisión puede citar para una próxima sesión.

¿Puede dar cifras sobre la manipulación de los balances?

Por otra parte, ¿qué personas, a su juicio, han tenido las mayores responsabilidades en este problema? Al parecer, se hicieron muchos "negocios". Para esta Comisión,

REDACCIÓN DE SESIONES.

17

que busca determinar las responsabilidades políticas, es importante conocer los nombres de esas personas para poder citarlas. Tenemos un plazo de 60 días, por lo cual debemos movernos con bastante agilidad. Le pido que indique qué personas que pasaron por Ferrocarriles provocaron un detrimento a la empresa.

Por último, cuál es su impresión sobre la forma en que se inauguró una gran cantidad de estaciones al sur, en forma apresurada, por un ex Presidente de la República, que después de inauguradas ahí quedaron. Incluso la gente no pudo viajar porque había distintos horarios, el tren no partía, se produjeron accidentes y una serie de problemas. Quiero conocer su apreciación porque ustedes llevan una vida en Ferrocarriles, para ir acotando las responsabilidades políticas sobre esta materia.

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

El señor DUARTE.- Señor Presidente, de los antecedentes que nos remitió el Senado se obtiene cierta claridad. Respecto del informe de 13 de marzo de 2003, de la Contraloría, referido a la facturas, quiero hacer una pregunta a los funcionarios, que son los que más deben conocer la operación del sistema. Hace alusión a facturas de 1996, 1997, 1998 y 1999 y específicamente dice que faltan las copias de las facturas emitidas y que la forma de llegar a ese proceso es comparar los números de los talonarios timbrados con las copias de facturas que lograron encontrar. Y esto es producto en su origen de haber sido identificadas un conjunto de copias de facturas de 1996 que estaban siendo desechadas por la empresa. Al parecer, como dice el informe, existía una cantidad de facturas en la basura que estaban próximas a ser retiradas. Copia textual del informe de la Contraloría.

REDACCIÓN DE SESIONES.

18

¿Tienen conocimiento los dirigentes sindicales de si existía una práctica de eliminación de las copias de facturas transcurrida una cierta cantidad de años?

Alguien de la unidad de administración podrá saber cada cuántos años se eliminan copias de las facturas, porque la documentación contable en algún período se eliminará, porque éste es un informe de 2003 que hace alusión a facturas de 1996. O sea, estamos hablando de nueve años después de emitida la factura.

En segundo lugar, a propósito de lo que expresaba el dirigente sindical, quisiera solicitar la opinión de alguna entidad especializada para saber si corresponde incorporar en los balances las facturas por cobrar y las deudas no cobrables, que son dos movimientos contables normales, pero que aquí han sido expresados como una situación al parecer irregular.

El señor PÉREZ (Presidente).- Posteriormente vamos a convocar a la Comisión, entre otros, a don Juan Espinoza, que habría sido despedido por no firmar algunos documentos que serían irregulares.

Me interesa consultar a los dirigentes, especialmente a los del sur, cuántos eran los trenes del sector de Concepción, cuántos en el tramo Chillán-Temuco, cuántos están en malas condiciones y el estado de las vías, que es fundamental.

Tiene la palabra el señor Jaime Rebolledo.

El señor REBOLLEDO.- Señor Presidente, voy a ser el portavoz de Miguel Muñoz Orrego, presidente de la Federación N° 3, dado que está con una afección a las cuerdas vocales y recientemente fue operado.

REDACCIÓN DE SESIONES.

19

Respecto del balance, que es un tema que Miguel investigó, informa un problema relativo a confeccionar facturas incorporando al balance las facturas por cobrar por más de 3 mil millones de pesos.

Después, en el punto segundo, dice que EFE debe pagar el IVA por ese concepto. En el punto tercero añade que éste sólo se recupera una vez cobradas las facturas, pero éstas no han sido cobradas. O sea, son incobrables. Ahí tenemos un daño patrimonial grave para la empresa y para el fisco.

Se preguntó si conocimos alguna irregularidad antes del plan trienal 2003-2005. Permanentemente, los dirigentes sindicales estamos señalando cosas que a nuestro juicio no están bien, por lo menos desde 1990 en adelante. Antes del plan trienal 2003, que empezó con Luis Asenjo, tendríamos que ver si hay algún incumplimiento.

Cuando el Presidente de la Comisión me pregunta por los trenes del sur que teníamos y los que hoy tenemos, obviamente no tenemos un detalle pero podemos decir que hoy apenas alcanza a un 35 por ciento los trenes en movimiento que teníamos al término de la década de los 80. Aun cuando en dicha década no nos entregaron los recursos y estuvimos funcionando a tirones, teníamos muchos más trenes funcionando a través de todo el país. Había a Puerto Montt, de tipo rápido y expreso; del mismo modo a Concepción, con varias frecuencias al día; a Chillán, a Renaico, y hoy hemos dejado descuidadas las comunidades rurales.

Ahora, esta Comisión tiene facultades para pedir informes a los ejecutivos de la empresa y nosotros no les vamos a permitir que mientan, porque si ustedes después corroboran lo dicho por ellos con lo que nosotros vemos en terreno vamos a decir de inmediato: "No, señor, aquí se está faltando a la verdad".

REDACCIÓN DE SESIONES.

20

En otro ámbito, en el de los que pueden comparecer a favor de esclarecer la verdad en esta Comisión, está don José Martínez, a quien citamos para que nos informara respecto de la fiscalización de los contratos en atención a que él actuaba como fiscalizador representando a Ferrocarriles y además fue quien nos entregó el informe.

Cuando citamos a don Rolando Araos para que viera la calidad de los equipos que se trajeron de España, a él le produjo una gran molestia e indignación el hecho de comprobar personalmente la mala calidad. No sabemos si cuando lo inviten a esta Comisión don Rolando Araos les dirá a ustedes que eso fue comprobado por él mismo. Considerando que a nosotros nos los dijo, en virtud de eso tenemos la obligación de proponerlo para citarlo a la Comisión.

Con respecto a la situación de don Juan Espinoza está la negativa que tuvo de firmar el balance porque, a su juicio, había graves imperfecciones en su confección y luego se retiró de la empresa. No sabemos en qué condiciones la abandonó. Puede haber sido un pacto convenido indemnizatorio o simplemente lo echaron, pero se fue.

Creemos que para mayor claridad se puede citar, por ejemplo, a las siguientes personas que podrían dar luces sobre algunos hechos. Con respecto al tema económico proponemos a don Jorge Letelier, porque le correspondió administrar la mayor parte de los recursos 2003-2005 en su calidad de gerente de finanzas; a don Vicente Pardo, gerente de planificación, por lo relacionado con los planes de acción que la empresa llevó adelante y que terminaron en estos contratos CPIF de largo plazo, como son el SEC -señalización, electrificación y comunicaciones- y los CPIF de mantención vía norte, centro norte, sur, etcétera.

También a Claudio Carreño, el único que hasta hoy ha sido procesado, quien fue gerente de administración y

REDACCIÓN DE SESIONES.

21

finanzas. Con esto se dio como un boom publicitario con Vicente Pardo, para que no hubiera nada más que investigar.

Por último, a Carlos Gárate, quien estuvo en varias gerencias de la empresa y estuvo asesorando a directores también, además es el principal actor en lo que respecta a la compra de equipos. Yo he perdido la cuenta de las veces que viajó a España a verificar las condiciones técnicas y la calidad de los equipos; por lo tanto, si hay alguien que tendría que dar explicaciones por qué los equipos que se compraron estaban en tal malas condiciones, él estaría entre las personas que tendrían que decir algo al respecto.

Les señalo muy claramente a los diputados miembros de esta Comisión que los trabajadores siempre vamos a estar prestos, mientras no nos desmantelen la empresa, a entregar toda la información que tengamos.

No disponemos de más antecedentes, porque no podemos hurgar en los archivos de la empresa, y los que hemos logrado recopilar a través del tiempo no es posible darlos a conocer de una vez.

El Presidente de la Comisión, diputado señor José Pérez, nos ha clarificado que disponen de sesenta días para efectuar la investigación que se les ha encomendado, plazo que me parece corto si se considera la cantidad de actividades efectuadas por Ferrocarriles. En todo caso, dentro de poco tendremos información más certera respecto de lo señalado, lo cual no es menor, puesto que incluso dimos a conocer los nombres que se nos consultaron.

Si bien en el plan trienal 2003-2005 se hicieron bastantes cosas buenas, como la compra de equipos nuevos en Valparaíso y algunos planes de vialidad en la Quinta Región, en los que Ferrocarriles actuó como parte, el resultado final es que en la actualidad prácticamente no contamos con trenes. Al respecto, momentos antes de viajar a esta sesión me enteré

REDACCIÓN DE SESIONES.

22

de la supresión de algunos servicios a Lomas Coloradas, en Concepción, debido a la mantención que se efectuará al puente sobre el Biobío, en circunstancias de que cuando hace poco se efectuó su certificación nadie dijo que corría el peligro de venirse abajo, además de que las mantenciones de los puentes nunca se han hecho en invierno, pues esas medidas preventivas se llevan a cabo en épocas del año en que los afluentes y los cauces de los ríos no están tan llenos, a fin de que no haya riesgos para la estructura y para los trabajadores.

Por lo tanto, nos parece que algunos servicios se están disminuyendo artificialmente, para dar la imagen de que Ferrocarriles es una empresa decadente, que se debe cerrar. Sin embargo, sus trabajadores queremos que los miembros de esta Comisión nos crean cuando decimos que la empresa tiene destino, del mismo modo en que somos veraces al dar a conocer los problemas que permanentemente hemos señalado.

Aunque tal vez no sea el momento ni la oportunidad de hacerlo, quiero aprovechar esta instancia para rendir homenaje a uno de los presidentes más carismáticos que ha tenido la Empresa de Ferrocarriles del Estado, don Nicolás Flano, quien desgraciadamente falleció.

Reitero que se deben revisar los planes trienales anteriores a 2003-2005, porque, por ejemplo, a pesar de que en ese período se informó que había sido aprobada la implementación del tren hasta Melipilla, denominado Melitrén, proyecto para el cual se habían destinado 90 millones de dólares, ello finalmente no se concretó, de manera que queremos saber qué pasó con esos recursos.

Respecto de otra consulta formulada, debo señalar que se efectuaron varios *adendum* al contrato con Renfe-Temoinsa, situación que estimamos altamente lesiva para los intereses económicos de la empresa.

REDACCIÓN DE SESIONES.

23

La Empresa de Ferrocarriles del Estado cuenta con personal de vasta experiencia, de modo que bien gestionada puede dar muy resultados muy positivos para el país, pero mal gestionada nos lleva a la situación que todos observan en la actualidad.

Los dirigentes sindicales interpondremos un recurso de protección en favor de nuestra gente y de nosotros mismos, porque creemos que la empresa aplica medidas de fuerza que no queremos que reboten en ninguno de nuestros representados.

Señor Presidente, no sé si ha quedado alguna pregunta sin responder o que deba ser complementada.

El señor JARAMILLO.- Señor Presidente, pido la palabra.

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

El señor JARAMILLO.- Quiero formular una consulta sobre un punto que tal vez no estaba considerado dentro de lo que nuestros invitados nos darían a conocer.

Hay un aspecto que me preocupa y que se lo voy a preguntar a nuestro invitado, quien se desempeña en el área de vigilancia.

Resulta que se contrataron varias empresas para que vigilaran las estaciones y las bajadas de tren. Se trata de empresas particulares de vigilantes. En su momento estuvieron impagas, ya que hubo un desorden en la empresa. No sé si disponen de algunos antecedentes sobre ese hecho. Algunos funcionarios de la zona sur, es decir, de Valdivia, de Los Lagos y de La Unión me han señalado eso.

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

REDACCIÓN DE SESIONES.

24

El señor VON MÜHLENBROCK.- Señor Presidente, escuché que el señor Carlos Gárate fue una de las personas claves en la adquisición de equipos. Además, que hubo una enorme cantidad de viajes.

Quiero pedir formalmente que se oficie a la gerencia de Ferrocarriles, con el objeto de que nos haga llegar información sobre todos los viajes efectuados por representantes de la empresa en los últimos cuatro años y con cargo a Ferrocarriles del Estado. Así podremos darnos cuenta, desde el punto de vista administrativo, de la relevancia y de cuál fue la justificación de los viajes al extranjero.

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

El señor OJEDA.- Señor Presidente, me parece que debe sentir lo mismo que nosotros cuando esta Comisión recaba informaciones sobre irregularidades. Siento gran pena por lo que está pasando en Ferrocarriles. Muchos, a nivel de Gobierno, hicimos grandes esfuerzos por Ferrocarriles, con el objeto de mejorar su situación. También se hablaba de modernización de la empresa. Y lo logramos.

Sin embargo, nos da la impresión de que las cosas no se hicieron bien o se hicieron mal.

No se trata de perjudicar o de destruir más a Ferrocarriles, sino de investigar las irregularidades que señala el proyecto de acuerdo y establecer las responsabilidades políticas.

Ojalá nuestro invitado pueda referirse a la venta de terrenos y a las irregularidades; cuál es la situación de los terrenos. Ferrocarriles tiene algunos ramales botados.

Ustedes denunciaron todos estos hechos, pero no recibieron ninguna respuesta. ¿A qué atribuyen las

REDACCIÓN DE SESIONES.

25

deficiencias? ¿A una mala administración? ¿Hubo mala fe? ¿Falta de coordinación?

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

El señor ESPINOZA.- Señor Presidente, respecto de los planteamientos del diputado señor Von Mühlenbrock es importante que quede sancionado como una petición, pero además incorporando algo que me parece importante: las personas que recurrentemente viajaron. El señor diputado hablaba de los viajes, de las fechas y de los montos invertidos; también de las personas y de quienes eran los más recurrentes en realizar estos viajes.

Recogiendo los planteamientos del diputado señor Sergio Ojeda, con quien he tenido profundas diferencias en temas regionales, pero de quien soy un gran amigo, quisiera señalar que con él fuimos grandes defensores del regreso del tren al sur, junto con el diputado Jaramillo. Ellos fueron los primeros que me invitaron a participar en esta causa cuando asumí como parlamentario. Y también junto a usted, señor Presidente, asistí a cada una de las reuniones sobre este tema. Está de más decir que nos interesa sobremanera que la Comisión se traduzca en un elemento de relevancia para conocer los distintos tipos de responsabilidades. Es un hecho nefasto que tengamos un sistema debilitado hacia el sur, producto del incumplimiento de una serie de compromisos contractuales que quedaron establecidos en las bases de licitación.

Desde ese punto de vista y en esta primera intervención, quería pedirle que sancione la petición del diputado Gastón Von Mühlenbrock y que incorpore el nombre de las personas que realizaron esos recurrentes viajes que, por lo que dice el distinguido dirigente, es inexplicable e

REDACCIÓN DE SESIONES.

26

inexcusable que se hayan cometido errores garrafales y haber recibido un material que está con serias falencias.

El señor PÉREZ (Presidente).- Se está tomando debida nota de las peticiones hechas por los diputados y las haremos llegar a quien corresponda durante los próximos días.

Tiene la palabra el diputado Alfonso De Urresti.

El señor DE URRESTI.- Señor Presidente, creo que vamos por buen camino. Esta es una Comisión en la cual hemos comprometido la investigación de irregularidades y la situación de Ferrocarriles del Estado.

El Gobierno del Presidente Lagos hizo un esfuerzo millonario ya que, como ustedes lo señalaban, desde principios de 1970, época del Gobierno popular del doctor Salvador Allende, no se invertía en equipos nuevos.

Se hizo un plan trienal y una inversión de más de mil millones de dólares. No es posible que luego de esa inversión estemos sin ferrocarriles, paralizados.

Corresponde a esta Cámara política investigar, y tengan ustedes como trabajadores la tranquilidad de que vamos a hacerlo. Es nuestro mandato y tenemos que consensuar, investigar y buscar lo que ha ocurrido porque necesitamos saber cómo está hoy nuestra empresa Ferrocarriles del Estado y cómo se va a proyectar para el 2010 ó 2015.

Me queda claro de la exposición hecha por el dirigente que hubo una falta de planificación y conducción en las inversiones, una proliferación de gerencia, falta de responsabilidad en el cargo y en los compromisos, pero es importante que vayamos acotando y viendo dónde están los problemas.

Respecto de la adquisición de equipos que tanto ustedes como los invitados posteriores van a acotarlo, es

REDACCIÓN DE SESIONES.

27

importante saber, no sólo lo que plantearon los diputados Espinoza y Von Mühlenbrock, el número de viajes, sino también quiénes fueron, cuál fue el propósito y qué contratos que suscribieron.

El viaje a España de gente de la empresa, mandatada y facultada por ella, fue para ubicar los mejores equipos y que se entregaran en condiciones a la red ferroviaria de Chile. Es importante saber si tienen referencias sobre la forma en que llegaron esos equipos.

En segundo lugar, por su intermedio Presidente, deseo saber si tienen a la vista o saben cuál es el número de contratos celebrados con Temoina; de no ser así, solicitar que la Comisión pida a Ferrocarriles del Estado copias de todos los contratos suscritos para tenerlos a la vista. En particular el de Temoina respecto del traspaso de ese terreno. Insisto, es importante saber a título de qué se le transfiere ese terreno. ¿Dominio, arriendo o comodato? Conocer cuál es la naturaleza.

Por último, quisiéramos saber, en relación a estas comunicaciones que ustedes señalaron al empezar, cuál era el nexo con la empresa, cómo era el comportamiento de ésta con ustedes. Porque entendemos que estas denuncias no ocurrieron solamente en un mes. Este era un proceso en el que había una gerencia; personal de EFE responsable de hacer un seguimiento de estas inversiones.

A su parecer, ¿quiénes o quién era esta persona encargada del seguimiento de las inversiones que se habían comprometido a hacer?

El señor PEREZ (Presidente).- Ofrezco la palabra.

Tiene la palabra el diputado señor Alvarado.

REDACCIÓN DE SESIONES.

28

El señor ALVARADO.- Señor Presidente, respecto de la solicitud de información, creo que cada cual puede plantearlo al final.

Tengo una duda. Cuando el señor Rebolledo estaba exponiendo, se planteó que estaban pensando seriamente en interponer un recurso de protección para sus trabajadores. Mi consulta es la siguiente: ¿en qué se motiva esta decisión? ¿Sienten presiones, amenazas, o algún tipo de inhibición para poder expresarse en la Cámara de Diputados o públicamente respecto de irregularidades de EFE?

El señor PÉREZ (Presidente).- Señores diputados, muchas de las consultas realizadas a nuestros invitados no podrán ser respondidas porque no están a su alcance o dominio.

Señores, tengan a bien indicar lo que estimen conveniente referente a las consultas hechas por los señores parlamentarios.

Tiene la palabra el señor Rebolledo.

El señor REBOLLEDO.- Respecto de lo consultado por el diputado señor Alvarado, creo que ninguno de nosotros se siente inhibido de hablar en la Cámara de Diputados ni en ningún otro lado. Sería lo peor que pudiera pasar. No estaríamos en un país civilizado si nuestros representantes nos conminaran o nos presionaran para no hablar; o nos hicieran preguntas tan complicadas que nos hicieran sentir que somos unos tontos exponiendo cosas sin base. Creo que eso no se da en esta mesa y, con mayor razón, cuando le gente que tienen en frente confía en todos ustedes.

Personalmente siento un ambiente de presión al interior de Ferrocarriles. Hemos tenido problemas con el mantenimiento en las maestranzas al no entregárenos los equipos. Esto ocurrió en primera instancia con los servicios

REDACCIÓN DE SESIONES.

29

a Concepción y Talcahuano. Si esta no es una medida de presión, ¿cómo podría tildársele?

Cuando suprimen recorridos de trenes, no solamente nos quitan el derecho al trabajo sino le quitan al pueblo el derecho a movilizarse, lo cual también es una medida de presión.

También lo es, cuando el presidente de la empresa emite comunicados insinuando que hay dirigentes de sindicato que andan "haciendo olitas".

Por lo tanto, existe una serie de eventos que a uno lo hacen sentir en indefensión, pero no respecto de esta Comisión, sino que de nuestro trabajo, de las tareas que ejecutamos y de la eliminación de algunas de ellas que debemos ejecutar.

En relación al tema de seguridad, planteado por el diputado señor Jaramillo, podemos decir que hasta hace poco tiempo atrás -alrededor de dos años y medio- la seguridad de todo EFE, que era provista por el servicio de vigilancia institucional, cambió. Se contrató a un general en retiro, se cambiaron las políticas de seguridad y se inició el contrato de servicios de guardias de seguridad.

La mayoría de los señores parlamentarios deben saber la notoria diferencia existente entre un guardia de seguridad y un vigilante. El vigilante es aquel que está doctrinado, que conoce la ley, que porta armamento, uniforme, y conoce sus deberes; el guardia de seguridad, en cambio, es aquel que simplemente gana un sueldo mínimo, es explotado miserablemente, pasa el día de pie y siempre existe un intermediario de por medio. En el fondo es un negocio.

Quisiéramos referirnos a la adquisición de equipo.

REDACCIÓN DE SESIONES.

30

El señor JARAMILLO.- Señor Presidente, disculpe la interrupción.

Tengo entendido que estos guardias de seguridad, constantemente estuvieron parados debido a que no se les pagaba. Considero que este antecedente también debe ser considerado como un ilícito grave, el cual debe ser sumado a esta investigación.

El señor REBOLLEDO.- Correcto. Hoy, con la ley de subcontratación, la Empresa tendrá que cambiar el lineamiento, porque tiene una serie de empresas contratistas al interior de ella, cuyos trabajadores están mal pagados y se cometen muchos atropellos.

Respecto de la adquisición de equipos, creo que es necesario citar a don Carlos Gárate. Pero, en última instancia, quien debe responder por la inversión y por la gestión es el directorio. En términos penúltimos, el gerente de planificación, don Vicente Pardo, tendría que haber fiscalizado. Asimismo, el encargado de las Finanzas y el encargado de Planificación son los que tendrían que haber respondido por lo que estaba ocurriendo, tanto por los proyectos como por las platas.

En relación con los terrenos, tenemos una filial, Invia, que siempre ha sido comandada por un director de EFE, quien está al frente de ella. No sé quién será hoy. Sin embargo, el hecho de que se hayan ido a instalar a Monjitas nos daba la impresión de que se estaban haciendo buenos negocios y que dicho traslado reflejaba plata a favor de la empresa. Al parecer, no ha sido así y toda la información que tenemos respecto de las licitaciones que se hacen están en los recortes de prensa. Como trabajadores no tenemos acceso a información directa. Hay muchos trabajadores en servicio activo que solicitan comprar determinados terrenos que la

REDACCIÓN DE SESIONES.

31

empresa declara como excedente para construir allí sus viviendas.

El señor DUARTE.- Los trabajadores no tienen un miembro que los representa en el directorio.

El señor REBOLLEDO.- Por supuesto; yo fui en un período uno de ellos. Hoy, tenemos a doña Griselda Valenzuela, que es la representante de los trabajadores. Pero usted ha de saber que el director, representante de los trabajadores en el directorio, no tiene derecho a voto y es apabullado cuando usted tiene siete personas al frente. No tiene derecho a voto, no tiene acceso a la documentación. Fíjense ustedes que yo tengo docenas de carpetas correspondientes a las reuniones de directorio y en muchas de ellas aparece en la tabla quince materias, pero al interior cuatro legajitos de este porte, para quince materias distintas.

Ahora, no sé si va a coincidir con mi planteamiento la actual representante, porque entiendo que también está citada. Puede ser que como ella es profesional universitaria abogada le den más antecedentes, pero en mi caso, un humilde obrero, cuando hacía preguntas de fondo, se me doraba la píldora y casi nunca íbamos al fondo. Sin embargo, tengo que hacer una especial reseña a don Nicolás Flaño, quien trataba de hacerme entender aquellas materias complicadas que no entendía de buenas a primera.

Debo expresar que todos los que estamos aquí presentes representamos a varios sindicatos y a cientos de trabajadores, que es el 78,2 por ciento de los trabajadores sindicalizados de la empresa. Estamos presentes la Federación 1, Federación 3 y la Federación del Sur, que son las tres principales organizaciones de Ferrocarriles. Sólo están sin representación en esta sesión el Sindicato Nacional de Profesionales, N°7, que preside también la representante de

REDACCIÓN DE SESIONES.

32

los trabajadores, señora Griselda Valenzuela, y el Sindicato Nacional de Tracción, que son maquinistas y ayudantes.

El señor PÉREZ (Presidente).- Señor Jaime Rebolledo, esas federaciones están invitadas a esta sesión y a continuación de ustedes entrarán a la Sala.

El señor REBOLLEDO.- Señor Presidente, muchas gracias por la aclaración.

Respecto de la consulta del diputado señor Claudio Alvarado, en cuanto a los hechos ocurridos con anterioridad a 2001, el presidente de la Federación N°3 me aclara que antes de esa fecha se le condonaron a Fepasa, Ferrocarril del Pacífico S.A., más de 3 mil millones de pesos por concepto de pago de peaje, a lo que le llamamos "operación salvataje". Es decir, para no reconocer el fracaso de Fepasa, Ferrocarriles concurre en ayuda del hermano menor, ya que Ferrocarril del Pacífico se privatizó para ayudar a Ferrocarriles del Estado y hoy estamos como todos saben.

El señor PÉREZ (Presidente).- Quiero agradecer la presencia de los señores Jaime Rebolledo, presidente de la Organización Sindical Ferroviaria; Miguel Muñoz, presidente de la Federación Nacional N°3; Gustavo Arias, presidente de la Federación del Sur; Jaime Araneda, presidente nacional de la Federación N°1, y Fernando Salas, secretario general de la Federación N°1.

Se suspende la sesión.

-Ingresan a la Sala de la Comisión, la presidenta del Sindicato de Profesionales y Representante de los Trabajadores ante el Directorio, señora Griselda Valenzuela, y el presidente del Sindicato Nacional de Tracción, señor Marco Muñoz.

-Transcurrido el tiempo de suspensión.

REDACCIÓN DE SESIONES.

33

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

Se encuentran en la Comisión la señora Griselda Valenzuela, presidenta del Sindicato de Profesionales de Ferrocarriles del Estado y representante de los Trabajadores ante el Directorio de EFE, con derecho a voz y no a voto; el señor Marco Muñoz, presidente del Sindicato Nacional de Tracción, que viene acompañado del secretario de la misma asociación.

Tiene la palabra el señor Marco Muñoz.

El señor MUÑOZ.- Señor Presidente, quiero destacar que nuestra asociación representa a los maquinistas de Merval, que hoy están prácticamente en el área privada.

Nuestra asociación reúne a maquinistas y ayudantes de la Federación Santiago Watt. Sin lugar a dudas es el sindicato más importante de Ferrocarriles, no en la cantidad de asociados sino por la función más importante que tiene Ferrocarriles del Estado.

Bajo esa perspectiva, hemos querido ser siempre un aporte para Ferrocarriles y para el país. En 1988 hicimos un paro a la dictadura que gobernaba en ese momento, por considerar que se estaba atentando contra los derechos de los trabajadores.

Sin embargo, ustedes se darán cuenta de que en la actualidad el sindicato que presido no ha salido a la luz pública y no ha ejercido ninguna medida de presión, porque consideramos, ciertamente, que si hay que hacer un paralelo entre lo que nos ocurrió en la debacle de 1971 a la fecha, no hemos comprado ningún vehículo. Trabajábamos con carros. Entre 1992 y 1994 empezamos a visualizar la posibilidad de que nos compraran algunos vehículos, cualesquiera que estos fueran, porque era una necesidad. Nosotros, como maquinistas, necesitábamos trasladar a quienes siempre han sido nuestros

REDACCIÓN DE SESIONES.

34

usuarios y no teníamos la capacidad de hacerlo porque ya no había vehículos o los reinventábamos. Por lo mismo, fuimos destruyendo paso a paso lo que teníamos.

No tenemos, y esto por el trabajo que desarrollamos como maquinistas, acceso a lo que puedan tener otros compañeros sindicales que anteriormente hablaron.

Sin lugar a dudas, comparto algunas de las apreciaciones de ellos y de los honorables diputados. Este sindicato no aspira o pretende que la gente que haya cometido algún ilícito no sea investigada. Lo que queremos aportar, desde el punto de vista técnico, es la evaluación del porqué, cuando muchas veces nuestros ejecutivos compraron estos vehículos, no se escuchó al sindicato, al cual pertenecen los maquinistas que manejan esos vehículos. El sindicato posee el personal idóneo para exponer si nuestra infraestructura ferroviaria es apta o no y si estos vehículos pueden circular acá.

Respecto de lo mismo, Sebastián Riquelme, nuestro secretario y, además, maquinista de la zona sur, maneja bastante bien el tema de esos vehículos. Si hay consultas al respecto, pueden hacérselas.

Voy a hacer una exposición de tres minutos solamente para referirme al abuso de la información y a la exposición en los medios, con falta de conocimiento, de temas tan delicados como el de ferrocarriles.

Se dice que ésta es la peor debacle que ha tenido ferrocarriles, que es la peor deuda que tiene, pero nada se dice de la Ley Orgánica de Ferrocarriles, del DFL N° 1, de 1993, específicamente del artículo 47, en donde se proponen planes trienales. El trienio se concluyó en 2005 y no fue aprobado por Hacienda, en los aportes, porque estaba todo conversado con las aspiraciones que tenía el Gobierno en ese tiempo. Se nos cambió el trienal 2006-2008, no se nos aprobó

REDACCIÓN DE SESIONES.

35

y todavía no tenemos dinero. Entonces, ¿qué es lo que ha pasado? Hoy aparecemos con 45 mil millones de deuda, pero lo que nadie se pregunta es qué habíamos pactado con EFE.

Para poder cumplir con los planes de desarrollo del plan trienal 2006-2008, éste se ha debido llevar adelante con deudas o con platas de lo que estábamos produciendo. Entonces, la apariencia es que estamos realizando una gestión extraordinariamente negativa, en circunstancias de que, como maquinistas, tenemos un 35 por ciento menos de vehículos a contar del 1 de abril.

Respecto de la circulación de vehículos, por ejemplo, con el tema de los metrotrenes, que son producto de la implementación de un plan en ese tiempo, también elaborado por Hacienda y que se relacionaba con el tema de la movilización, se quiso optar por un sistema más moderno, y ello no porque el que había fuera más o menos eficiente.

El tema que me corresponde abordar es el de los trenes, pero el tema -según nuestra opinión- no se relaciona con falta de recursos para que los trenes circulen.

Todo el mundo dice que la gestión de EFE es negativa, pero nada se habla de los metrotrenes, que para nosotros es un punto positivo; asimismo, nada se dice de los trenes y de los largos recorridos Alameda-Chillán. Por otra parte, en cuanto a la circulación entre buses y trenes hay una hora de diferencia a favor nuestro, lo que también es exitoso.

Finalmente, ¿qué tipo de ferrocarril queremos? Si queremos un ferrocarril exitoso desde el punto de vista económico, entonces, debemos suprimir los trenes, por ejemplo, de Talca-Constitución, que tiene un beneficio social y, para nosotros, también tiene un tipo de beneficio social, sin lugar a dudas, Temuco-Puerto Montt.

REDACCIÓN DE SESIONES.

36

Como no tenemos mayor aporte en cuanto a documentación, es todo cuanto puedo comentar al respecto.

Muchas gracias.

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

El señor RIQUELME.- Señor Presidente, como maquinista de la zona sur, zona más cuestionada dentro de la Empresa de Ferrocarriles, el recorrido que efectúo es Victoria-Puerto Montt y Temuco-Chillán, el cual actualmente no está en circulación.

El señor PÉREZ (Presidente).- ¿Cómo es la situación de ese tramo?

El señor RIQUELME.- En la actualidad, estamos sin servicio a Puerto Montt, como consecuencia de las fallas recurrentes de los equipos TLD. En algunos casos, han fallado los motores y, en otros, los vehículos han quedado fuera de servicio por impacto o por choques en los cruces a nivel. Como resultado de ello, se encuentra un solo vehículo operando.

El señor PÉREZ (Presidente).- ¿De cuatro?

El señor RIQUELME.- Así es. Solamente operando en el tramo Victoria-Temuco. Ahí, se hace una especie de servicio metro y eso es lo que hoy tenemos en ejercicio.

Por otra parte, quiero ahondar un poco más en el tema de cuándo llegan estos vehículos a circular y dónde como maquinistas comenzamos a operarlos.

Me tocó participar en un desembarco de esos equipos en Valparaíso y conducirlo desde el puerto a Santiago. En esos instantes, funcionaron perfectamente bien. Además, se trasladaron en los primeros meses a reforzar la zona de

REDACCIÓN DE SESIONES.

37

Concepción en el tema del biotrén y, luego, a fin de año, a la ciudad de Victoria para servir el recorrido Temuco-Puerto Montt. Sin embargo, ahí comenzaron los primeros problemas en su parte medular, es decir, en los motores diesel, las que se tornaron muy reiterativas. Prueba de ello es que llevamos uno de estos motores a la maestranza diesel Zirotti, ubicada en Temuco.

El señor PÉREZ (Presidente).- Perdón, señor Riquelme, debemos suspender la sesión por algunos minutos, pues debemos ir a votar.

Se suspende la sesión.

-Transcurrido el tiempo de suspensión.

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

¿Habría acuerdo para prorrogar esta sesión hasta el término de su trabajo?

Acordado.

Puede continuar con la palabra el señor Riquelme.

El señor RIQUELME.- Señor Presidente, estaba haciendo una reseña de lo que me tocó vivir en la zona y de lo que hoy se cuestiona dentro de la empresa: me refiero a la calidad de los motores diesel de los vehículos que estaban en circulación en el tramo Victoria-Puerto Montt.

Decía que dentro de las reiteradas fallas que comenzaron a sufrir los vehículos, éstas se produjeron en los motores diesel, y otros quedaron fuera de servicio como consecuencia de colisiones en los cruces a nivel. Debido a esto, hoy tenemos dos vehículos en el taller de Victoria, que no han podido ser reparados por falta de recursos, como dijo el presidente de mi organización, pues, a la fecha, aún no tenemos aprobado el plan trienal 2003-2006. También dije que,

REDACCIÓN DE SESIONES.

38

a la fecha, de cuatro vehículos, hay uno solo en circulación en el tramo Temuco-Victoria.

Asimismo, dije que a raíz de las fallas reiteradas de los motores diesel, uno de éstos fue llevado a la maestranza Zirotti, en Temuco, para ser rectificado, pero quedó en última medida, porque no aguanta otra rectificación. En consecuencia, podemos concluir que estos motores ya habían cumplido con su vida útil. En la empresa hay informes de esta situación, los cuales fueron elaborados por el jefe del taller de Victoria y también por esa maestranza.

También quiero hacer mención de que para la compra de estos equipos no se envió a España a la gente experta en la materia, cuestión que podría ser considerada como uno de los errores de la administración en ejercicio en ese entonces, en 2005. O sea, nosotros, en su momento, como personal experto en el equipo tractor, hicimos saber que, como tales, algo teníamos que decir respecto de la compra de trenes nuevos. Pero no se nos tomó en cuenta. Por eso, a nuestro juicio, ésa pudo ser una de las fallas, pues -reitero- las personas que fueron a comprar el equipo, desde el punto de vista técnico, no eran las más apropiadas.

Cabe señalar que estos vehículos, en España, circulaban en un tramo de alrededor de 80 a 100 kilómetros, y después de un par de servicios o vueltas, por así decirlo, pasaban a una mantención periódica, constante. Pero aquí no fue así, a pesar de que recorrían alrededor de 750 kilómetros, que es la distancia que hay entre Victoria y Puerto Montt. En este sentido, las personas responsables no tuvieron la sapiencia para darles una mantención periódica o una buena mantención a término de viaje, en este caso, en Puerto Montt. Entonces, ustedes entenderán que si un vehículo que está diseñado para recorrer ciertas distancias y es expuesto a una superior, le va a ocurrir lo que hoy día está

REDACCIÓN DE SESIONES.

39

a la vista, esto es, que están parados debido a fallas de los motores o por colisiones en los cruces a nivel.

No obstante, lo más importante en todo esto es la mantención de los vehículos, cosa que también les hicimos presente. Sin embargo, los ejecutivos tampoco dotaron al taller de Victoria de los repuestos necesarios. Debido a las reiteradas fallas, el stock de repuestos que se trajo se agotó en un corto plazo, y la gente tampoco fue capacitada en la materia, porque de las personas que trabajan en ese taller de mantención, sólo tres de ellas fueron a capacitarse a España. A mi juicio, faltó instruir o capacitar más a la gente que hoy está a cargo de la mantención interna -no externa- del servicio de trenes Victoria-Puerto Montt.

El señor PÉREZ (Presidente).- Tengo información de que de los cuatro trenes que debían cubrir el tramo Victoria-Puerto Montt, dos de ellos se han desguazado para proveer de piezas a los dos que están en funciones, de los cuales uno está chocado y estará detenido más de sesenta días.

¿Cuál es la capacidad de pasajeros que tiene el tren? ¿Cuál es su diseño? ¿Es un automotor compactado con el carro?

El señor RIQUELME.- Es un automotor compactado, de dos cuerpos unidos, con cabinas a ambos lados. Su capacidad es de 124 asientos y se transportan entre 80 y 100 pasajeros por viaje.

El señor PÉREZ (Presidente).- ¿Nunca con sobrecarga?

El señor RIQUELME.- Cuando se inauguró el servicio hubo exceso de pasajeros, porque todos querían viajar. La gente que viajaba desde el norte copó la capacidad de asientos, y la del sur también quiso viajar en tren, porque

REDACCIÓN DE SESIONES.

40

es un servicio que se había perdido hace muchos años. En esa época, hubo fallas en los equipos por exceso de público.

La señora TURRES (doña Marisol).- Señor Presidente, voy a realizar una serie de preguntas para interiorizarme del rodaje interno de la empresa respecto de algunas decisiones.

Se señaló que, en 2005, se tomó la decisión de comprar estos trenes para volver a cubrir el tramo Victoria-Puerto Montt. Como diputada de la zona puedo afirmar que todos añorábamos tener un buen servicio de trenes para movilizarnos de una forma más segura que en los buses.

¿Quién tomó la decisión de comprar los trenes en España?

Señalan que les hicieron saber a los ejecutivos de la empresa la importancia de que quienes operaban o iban a estar a cargo de los trenes pudieran ayudar en la buena elección de ellos. ¿Manifestaron esa inquietud sólo verbalmente o también lo hicieron por escrito? ¿Quién tomó la decisión de comprar esos trenes?

En tercer lugar, cuando llegaron los trenes, ¿era posible saber el estado en que venían? Si es así, ¿se emitió algún informe del estado operacional de los trenes?

Reitero la consulta de si han usado repuestos o partes de algunos trenes para reparar otros.

Respecto de la falta de capacitación, que aparece como una queja de parte del personal, ¿se hizo saber por escrito?

También quiero consultar a la señora Griselda Valenzuela si es efectivo que el lunes se efectuó una reunión, en la que usted habría participado, con algunos parlamentarios miembros de esta Comisión. Si es efectivo,

REDACCIÓN DE SESIONES.

41

¿por qué no participamos en ella los diputados de la Alianza que también somos miembros de la Comisión?

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

El señor RIQUELME.- Señor Presidente, sobre la pregunta de la diputada respecto de si como sindicato lo manifestamos por escrito, debo señalar que no lo hicimos por escrito, pero sí lo hicimos presente en una mesa de trabajo que teníamos todas las organizaciones sindicales con los ejecutivos de la empresa y el presidente del directorio.

La señora TURRES (doña Marisol).- ¿Hay actas de esas reuniones?

El señor RIQUELME.- No tengo plena seguridad, pero entiendo que sí.

La señora TURRES (doña Marisol).- Señor Presidente, pido que la Comisión solicite dichas actas.

El señor RIQUELME.- Respecto de quién tomó la decisión de compra, no tengo esa información. Creo que el directorio y la administración deben haber tomado la decisión.

Sobre la pregunta de si en la actualidad se están usando repuestos de los vehículos detenidos en el taller, eso es efectivo, y es lógico, porque había que seguir dando el servicio. Si no teníamos los repuestos, y hoy no tenemos los recursos para reparar esos vehículos, se sacaba cualquier pieza de uno que estaba detenido por falla para reparar otro y hacerlo circular.

Respecto del tema de capacitación, los maquinistas sí tuvimos la debida capacitación. Se nos instruyó; participé en un curso en que vino un maquinista de España a enseñarnos el vehículo, pero entiendo que no ocurrió lo mismo con la

REDACCIÓN DE SESIONES.

42

parte de mantención. A mi juicio, ahí faltó un poco de capacitación para esos trabajadores.

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

El señor VON MÜHLENBROCK.- Señor Presidente, haré algunas preguntas al señor Riquelme.

Entiendo que de los cuatro vehículos, uno está funcionando. Estamos hablando del 25 por ciento de la oferta de vehículos que teníamos al sur.

El señor RIQUELME.- Así es.

El señor VON MÜHLENBROCK.- En segundo lugar, usted habló de fallas de motores diesel en los equipos. Como maquinista, quiero conocer su opinión. Hace muchos años viajábamos en los trenes antiguos y no fallaban; era un lujo viajar al sur de Chile; no tenían problemas, llegaban a la hora que correspondía y eran parte de la vida de muchos.

Se refirió a temas de mantención y habló mucho de colisión, de choques a nivel. También se refirió al jefe de taller de Victoria y al de la maestranza. Al respecto, considero importante conocer ese informe, porque tengo entendido que fueron las personas que las repararon.

El señor RIQUELME.- Una maestranza particular.

El señor VON MÜHLENBROCK.- No importa, pero queremos saber la verdad de lo que está pasando.

No soy experto en la materia, pero según la pregunta que hizo el Presidente de la Comisión, encontré una tremenda aberración -por decir lo menos- que se estén sacando piezas de otros carros para reparar los que están funcionando. Realmente eso no resiste ningún análisis desde el punto de vista de la administración de recursos. Si fuera

REDACCIÓN DE SESIONES.

43

así, me gustaría que se citara a los jefes que están autorizando esto, porque de los 4 vehículos que existen veo que se está cayendo en una negligencia enorme.

Usted hizo un juicio acá que me preocupó mucho. Dijo que los trenes que se compraron en España son para recorridos cortos de más o menos 100 kilómetros, y el tramo del sur desde Victoria a Puerto Montt es de 750 kilómetros. Obviamente, no hay que ser especialista en ferrocarriles para darse cuenta de que esto no va a cambiar, porque se va a producir un problema de falta de stock puesto que debido al trajín se van a deteriorar y van a faltar los repuestos.

Aun cuando estamos ante un tema para expertos en ferrocarriles, nos han mandatado para perseguir la responsabilidad política debido a que se han realizado compras con platas del fisco y, por lo que usted nos está diciendo, es como si ésta se hubiera realizado hace 20 ó 30 años y es lo último que va quedando. Sin embargo, dichas compras obedecen a planes que se presentaron, pasaron por el Congreso para ser aprobadas a través del Presupuesto. Por eso, considerando lo que nos acaban de informar, se trata de una negligencia mayor.

Me gustaría saber, porque a usted le corresponde conducir y quizás ha tenido la oportunidad de conocer otro tipo de ferrocarriles, su opinión técnica respecto del material que se adquirió principalmente para el tramo Victoria-Puerto Montt.

Nada más, señor Presidente.

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

El señor ALVARADO.- Señor Presidente, con el propósito de ir cerrando las exposiciones que hemos escuchado, quisiera que me contestaran algunas preguntas.

REDACCIÓN DE SESIONES.

44

Respecto de la adquisición de los automotores al sur, está claro que -según lo que escuché- fueron equipos de segunda generación que ya venían con un grado importante de uso. En ese sentido quiero consultar si tiene conocimiento o información de cuál habría sido la misión del señor Rolando Araos respecto de la emisión de informes técnicos, pues fue quien viajó a España para ver la calidad de estos equipos. También quiero saber la causa por la que fue despedido de la empresa.

Por lo que se ha dicho en la Comisión estos automotores son diesel-mecánicos, como los que existían antes en el país. Tengo la impresión, según información recabada, de que son escasos estos automotores a nivel mundial y ya los habían dado de bajo en España por mal funcionamiento.

Aprovechando que contamos con la experiencia de un maquinista, quiero saber cuál es su opinión respecto del proyecto SEC, de seguridad en las vías, en que se invirtieron 180 millones de dólares. Se cambió el sistema antiguo, que era un sistema circuito de vías entre estaciones, por el sistema de contadores de ejes. Ello, de una u otra manera, debe tener alguna incidencia. Me imagino que uno de ellos detecta los problemas en la vía -el de circuito de trenes- y, el otro, el movimiento de trenes y no las fallas en la vía, que pueden atentar en contra de la seguridad de las personas.

Por otra parte, quiero consultar a la señora Griselda Valenzuela, en su calidad de representante de los trabajadores ante el directorio de EFE, desde qué fecha ostenta dicho cargo y qué acciones se han seguido respecto de los informes emanados por la Contraloría, en enero de este año, referidos a Renfe, en los que se concluye que el equipamiento no era el adecuado, así como sobre lo sucedido con Evasa, puesto que se encuentra acreditado que a esa empresa de asesoría estratégica se le pagó por un trabajo que no realizó.

REDACCIÓN DE SESIONES.

45

Asimismo, quiero saber si el directorio ha tomado conocimiento de las irregularidades producidas en la venta de terrenos de la estación San Eugenio y que nos señale cuáles son las medidas o las acciones que se ha iniciado al interior de la empresa para determinar las responsabilidades.

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

El señor DE URRESTI.- Señor Presidente, es muy importante conocer la opinión de la representante de los trabajadores ante el directorio de EFE, señora Griselda Valenzuela, y de los dirigentes sindicales señores Miguel Muñoz y Sebastián Riquelme acerca de la situación por la que atraviesa la empresa, porque nos ayudará a determinar qué ocurrió y si las inversiones se han realizado correctamente.

Nuestro objetivo es que Ferrocarriles funcione lo mejor posible y que se respete a sus trabajadores, así como al público en general, porque en la medida en que eso ocurra se incrementará el número de pasajeros y los recorridos llegarán no sólo a Puerto Montt, sino también a Valdivia.

El señor Sebastián Riquelme señalo que participó en el desembarco en Valparaíso de cuatro equipos TLD refaccionados y en su posterior traslado a las oficinas de Victoria, de manera que me gustaría saber su opinión, como maquinista experimentado, sobre la condición en que llegaron a nuestro país, así como respecto de sus características técnicas -potencia, capacidad y disponibilidad-, en comparación con las de otros equipos que ha manejado, porque eso nos permitirá efectuar una equivalencia con el material rodante adquirido para Merval y Biovías.

Quiero saber si nos puede informar cómo está funcionando y con qué equipamiento cuenta el taller de maquinarias construido en Victoria para la atención de los cuatro TLD Renfe, porque tengo entendido -solicito que me

REDACCIÓN DE SESIONES.

46

corrija si no es así- que el contrato de suministro de esos equipos establecía la necesidad de contar con un taller adecuado para su mantención y reparación.

Por su parte, solicito al señor Marcos Muñoz que nos informe el número de maquinistas y de equipo rodante que opera en la actualidad, porque señaló que hay aproximadamente 35 por ciento menos de vehículos en circulación. Quiero saber si esa situación afecta sólo al Metrotrén o también a los servicios de larga distancia, cuántas locomotoras hay funcionando en la red sur y si se ha despedido a una cantidad importante de sus asociados.

Por último, solicito a la señora Griselda Valenzuela que nos diga cuál es la opinión del directorio sobre lo sucedido en las últimas décadas en materia de inversión, puesto que a pesar de la millonaria inversión efectuada no se ha logrado expandir la circulación de trenes. Además, quiero que precise -no sé si usted escuchó a los dirigentes- el tema relacionado con una posible suspensión del servicio de Lomas Coloradas, en la región del Biobío.

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

El señor DUARTE.- Señor Presidente, no voy a emitir conclusiones durante mi intervención, sino que formularé algunas consultas y, luego, solicitaré adoptar algunos acuerdos.

En primer lugar, solicito que se acuerde pedir a la empresa EFE los contratos de compra de trenes.

En segundo término, solicito el organigrama de EFE, en distintos períodos anuales. Entiendo que ha habido modificaciones en la estructura de la empresa.

REDACCIÓN DE SESIONES.

47

En tercer lugar, la empresa EFE solicitó un informe a un tercero, independiente, producto de una controversia sobre trenes españoles. Pido que se nos haga llegar copia de ese informe para comprobar las responsabilidades individuales.

Por último, quiero saber si, desde el punto de vista de los dirigentes sindicales y de los miembros del directorio que nos acompañan, los recursos disponibles por la empresa EFE en los últimos dos años han impactado la gestión. Porque se expresaba curiosidad respecto de que sacan repuestos de un tren para ponerlo en otro. Pero si no tengo plata para comprar repuestos, no tengo ninguna posibilidad de mantener los carros en funcionamiento, si no es a través de un procedimiento de esa naturaleza.

¿Cuándo se aprobó el presupuesto fiscal para la continuación del plan de inversión de EFE? ¿Fue aprobado o no? ¿Qué pasa con el plan trienal que debería continuar a partir del 2005 a 2008?

Si el director tiene alguna información, se la voy a agradecer.

El señor PÉREZ (Presidente).- Se van a pedir los oficios solicitados.

Tiene la palabra el diputado señor Enrique Jaramillo.

El señor JARAMILLO.- Señor Presidente, creo que debemos ver lo más esencial de las consultas. A lo mejor, habría que consultar al directorio y a los trabajadores. En eso, tenemos diferencias.

Quiero consultar si el impacto es consecuencia de que la vía está descompuesta o hay fallas en las máquinas. ¿Fue un impacto fortuito o un accidente?

REDACCIÓN DE SESIONES.

48

Podríamos aclarar muchas cosas referentes a los motores.

Señor Riquelme, ¿encontró que la adaptación que se hizo de los generadores eléctricos Victoria a Puerto Montt fue un experimento con estas máquinas en Chile? Tengo conocimiento de que era primera vez que se probaban esas máquinas, que eran eléctricas, con generadores internos, y que producían electricidad para adaptarla a diésel. Me parece muy grave hacer ese tipo de experimentos. Además, está el engaño de quién vendió o quién compró, que se resolverá más adelante.

Asimismo, deseo preguntar si notó -fue un tema denunciado en muchas oportunidades- que no se estaban colocando los durmientes requeridos para viajar a 90 kilómetros por hora, velocidad en que se desplazarían los trenes que llegaban. Tal vez el hecho de que la vía esté en regulares condiciones, engañando a los trabajadores, a los usuarios y a nosotros que, como diputados, pedimos la reposición del tren al sur, ha sido la causa de los accidentes ocurridos. No han sido muchos, pero podrían haber sido más.

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

El señor OJEDA.- Señor Presidente, Ferrocarriles comenzó a funcionar muy bien, pero al poco tiempo se empezaron a notar las dificultades que afectaron el funcionamiento normal de los trenes.

Se compró maquinaria de segunda clase, muy usada, y es uno de los puntos que se tiene que investigar. Por lo tanto, quisiera saber si se conocía cuál era la vida útil de los trenes. ¿Alguien objetó la duración de la vida útil? ¿Cómo se pudo comprar maquinaria de segunda clase, de muy mala calidad y que, por supuesto, tendría una vida muy corta?

REDACCIÓN DE SESIONES.

49

Tengo entendido que en estos momentos sólo funciona un tren de los cuatro que van al sur.

Respecto del tendido ferroviario, me gustaría saber qué percepción tuvieron y si hicieron saber a quien correspondía el peligro que existía.

Asimismo, quiero conocer la manera en que se solucionó el problema del confinamiento y si se hizo en plenitud, como correspondía, para evitar todo tipo de accidentes que pueden cobrar vidas humanas y grandes daños a Ferrocarriles.

El señor PÉREZ (Presidente).- Tal vez nuestros invitados, Griselda Valenzuela, Marcos Muñoz y Sebastián Riquelme, no puedan responder muchas de las consultas porque no tienen los antecedentes, pero en la medida de lo posible esperamos que nos den alguna información.

El desguazamiento o desmantelamiento de las máquinas es una práctica que se hace en los campos cuando no hay ninguna posibilidad de encontrar un repuesto para un tractor, pero con máquinas recién llegadas desde España, nos parece una práctica lamentable, inconveniente, no recomendable, un crimen.

Deseo consultarles si a esos equipos usados que llegaron al país se les hizo revisión de compresión de motor para saber cuál era el estado en que estaban, porque por la información que usted nos entrega, ese motor ya había sido sometido a rectificaciones en España, lo que nos lleva a pensar que estaríamos en la última etapa de una posible rectificación. Por lo tanto, nos vendieron no solamente máquinas reacondicionadas sino con motores ya en su última etapa de vida.

Sabemos que uno de esos vehículos está chocado. Sobre los otros dos, ¿por qué no están en servicio? ¿Qué tipo

REDACCIÓN DE SESIONES.

50

de accidente tuvieron? ¿Fueron volcamientos, descarrilamientos o simplemente fallas de motor como en los casos anteriores?

Tiene la palabra el señor Riquelme.

El señor RIQUELME.- Como consecuencia de las reiteradas fallas ocurridas en el servicio, se tomó la decisión de sacar repuestos de un vehículo para utilizarlos en otro. Esto no debió haberse dado, pero también debo manifestar que en España estos vehículos realizaban un circuito menor que en Chile: entre 80 y 100 kilómetros.

Podemos agregar que la vía mencionada está confinada en un 100 por ciento y no existen cruces a nivel, realidad muy distinta a la nuestra.

Es cierto que se hizo una inversión de rehabilitación, pero aún no alcanzamos los estándares en los cuales se conducía este tipo de vehículos. Esto es importante porque, en algunas ocasiones y repentinamente, nos encontramos con objetos en la vía, incluso barricadas. Comprenderán ustedes que incluso aplicando los frenos de emergencia se produce el impacto aunque a menor velocidad.

Además estos vehículos tienen la característica especial de que sus motores van por abajo; por consiguiente, cualquier objeto que atropelle le ocasionará daño al motor, cosa que en España no ocurría debido al confinamiento de sus vías. Prácticamente ni un pájaro la atraviesa, condición que en Chile no se da.

El señor OJEDA.- ¿Podríamos suponer también que estos trenes y sus motores se refrigeran por abajo?

El señor RIQUELME.- Se refrigeran por abajo porque van a la intemperie. No tienen siquiera una carcasa que cubra

REDACCIÓN DE SESIONES.

el motor, salvo una rejilla de protección, la cual no cumple su función en una colisión.

Considero necesario una comparación. Hoy traemos tecnología que no tiene soporte en nuestro país, ni tampoco los mecanismos apropiados para poner en funcionamiento este tipo de vehículo.

Sobre la consulta de las vías en el sector sur, nuestra apreciación es muy buena respecto del trabajo que se realizó en ellas. Es destacable el buen desempeño de la empresa OHL en el sector Mariquina-Puerto Montt, donde efectivamente se ejecutó un muy buen trabajo. Se cambió una cantidad grande de durmientes, casi en su totalidad, aunque debo hacer la siguiente observación: la vía del sector Mariquina-Temuco también estaba en mal estado.

Tengo entendido que la última rehabilitación se realizó cuando se inauguró la planta de celulosa en Mariquina para la circulación de trenes cargueros; lamento no tener clara la fecha de inauguración ni cuándo se hizo esa rehabilitación.

Respecto de si el equipo era apropiado para el sector, debo señalar que las condiciones de confinamiento no eran las apropiadas. Los motores de estos trenes van por debajo y a la intemperie y si ponen objetos en la vía los afecta, lo que sería una de las causales de su deterioro.

En relación con el sistema SEC -participé en un curso de capacitación de este sistema-, encuentro que es seguro. Los circuitos son por ocupación y no por sistema de contador de ejes, pero dentro de la capacitación que he recibido me he dado cuenta de que el sistema es seguro. Creo que se han vertido opiniones contradictorias sobre este tema por la falta de conocimiento del mismo.

Ahora bien, lo que tenemos en la actualidad podría decirse que, a lo mejor, es más seguro, porque intervienen

REDACCIÓN DE SESIONES.

52

más personas en la movilización de los trenes. En el otro, solamente interviene una persona que está a cargo de la central de tráfico, quien es la que prepara rutas y señala trenes, pero esta tecnología reemplaza a esos trabajadores que antes estaban en un sector determinado encargados de autorizar que un tren se desplazara de un punto a otro. Obviamente, la tecnología reemplaza la mano de obra. A lo mejor, eso produce en algunos compañeros cierto rechazo a este tipo de sistema, pero calificarlo de inseguro me parece que es una apreciación muy drástica.

El señor PÉREZ (Presidente).- Tiene la palabra don Marcos Muñoz.

El señor MUÑOZ.- Señor Presidente, en primer lugar, quiero decir que soy maquinista y me quiero hacer cargo de algunas de las apreciaciones que se han hecho.

Cuando se dice que los vehículos son o no adecuados, es muy importante entender que podrían ser adecuados siempre y cuando el parque de vehículos fuera el necesario. ¡Cómo puedo pensar que con cuatro vehículos que van a circular 740 kilómetros diarios se puede entregar un servicio óptimo! Hay que saber que sale uno de cada posición; que habrá dos circulando en el día y uno o dos al menos en el taller. Esto quiere decir que no tengo ninguna posibilidad de una eventualidad. En Chile, parece que todas las cosas son eventuales; cuando compramos vehículos, cuando hacemos política nos olvidamos de eso. Eso ocurrió con nosotros, pero no ocurre lo mismo con nuestro sindicato o con nuestra apreciación de la gente en el trabajo.

Somos súper amigos con Sebastián, pero a la hora de trabajar somos súper enemigos; nos decimos las cosas de frente y hacemos las cosas bien. Las hacemos bien o no las hacemos. De hecho, ustedes han de saber que un maquinista de verdad, no como los taiwaneses que andan por el mercado, se

REDACCIÓN DE SESIONES.

53

demora alrededor de diez años en ser maquinista. Hemos luchado con la empresa y hemos luchado judicialmente para contribuir a que los usuarios tengan la mejor seguridad. Hemos logrado que, finalmente, se fijen en siete los años de capacitación para que una persona pueda madurar en el área y entregarle el manejo de un vehículo de estas características. Entonces, si los vehículos son o no adecuados, dependerá del número de vehículos que se tenga.

Lo mencionado por el señor Sebastián Riquelme es de público conocimiento en Ferrocarriles. Alguien debe tener la documentación referente a uno de los cuatro vehículos al cual, aparentemente, se le habría ajustado el motor. Me parece que la información debe estar en EFE.

Referente a cómo está funcionando el taller Victoria, al trabajo que desarrolla y si la cantidad de gente que trabaja allí es la adecuada, me parece que somos muy capaces de contestar como maquinistas, pero es importante citar al jefe de dicho taller o a la persona que debe entregar los recursos para comprar los repuestos. A mi entender, los repuestos de esos vehículos no están en Chile. Además, en cuanto al financiamiento del plan trienal, si no hay repuestos en Chile, menos podrán comprarlos en el extranjero.

En cuanto a la cantidad de maquinistas, a los recorridos y a si hemos sufrido despidos, siempre he dicho que vivimos en una situación sindical diferente a la de todos los trabajadores del país, ya que nos hacemos respetar y entregamos un trabajo favorable. Además, no se ha despedido a trabajadores; por el contrario, cuando asumimos la presidencia de este sindicato, en 1995, estábamos muriendo como tal, sobre todo cuando se nos quitó Merval y empezamos a avanzar en conjunto con la empresa, proyectándonos en cuanto a los servicios que prestamos. En la actualidad tenemos casi 300 funcionarios de tracción, entre maquinistas y ayudantes.

REDACCIÓN DE SESIONES.

54

Nuestro gremio no ha sido perjudicado. Al contrario, hemos recibido mayor capacitación, porque ahora tenemos otros vehículos que antes no conocíamos. En 1971 llegaron los automotores japoneses y trabajamos con ellos hasta 1990, por lo que era necesario comprar vehículos.

En ese sentido, quiero hacer un paralelo, ya que si bien lo que se compró era malo, pero era menos malo de lo que teníamos.

Respecto de la gestión ferroviaria, es importante destacar que si la gerencia cometió un error, asunto que sin lugar a dudas se estaría investigando, en los otros extremos, desde el punto de vista técnico, ha sido aceptada.

Muchas gracias.

El señor PÉREZ (Presidente).- Tiene la palabra la señora Griselda Valenzuela.

La señora VALENZUELA (doña Griselda).- Señor Presidente, quiero agradecer la invitación.

En primer lugar, quiero destacar que, como mujer, me siento orgullosa de representar a los hombres en esta empresa, que, han de saber, es machista. Este cargo normalmente lo ocupaba un hombre, pero en 2004 se me otorgó la representación, que actualmente es del 60 por ciento del total de los trabajadores de EFE, no sólo de los sindicalizados sino también de los no sindicalizados, que también tienen mucho que decir.

Segundo, como representante de los trabajadores ante el Directorio, con derecho a voz y no a voto, en más de una ocasión he hecho la distinción en cuanto a ser nominada y a ser elegida, ya que nuestro mandato termina cuando quienes votaron por nosotros nos dicen "hasta aquí llegamos"

REDACCIÓN DE SESIONES.

55

Como abogada tengo que ser muy justa en esto. No haré denuncias sin tener los fundamentos ni las probanzas necesarias para acreditarlas. Quienes hacen las denuncias tienen que asumir la responsabilidad de acreditarlas.

Por lo tanto, en nombre de todos los trabajadores de EFE, alabo la gestión que hoy se está realizando al investigar y también la valentía de los trabajadores que están entregando los antecedentes, porque ellos serán necesarios para que se determine si la responsabilidad es política, judicial o de cualquiera otra índole.

Los trabajadores estamos muy afectados, y no lo digo desde mi exclusivo punto de vista. Hablo en nombre del último que está en la línea, de quien está arreglando la vía, del viejito que está colgando de un puente. Estamos afectados porque hay un nivel de incertidumbre bastante alto en la empresa y por el tema mediático, no porque los trabajadores así lo queramos ni tampoco como consecuencia del cambio sucesivo de gerentes. Hay un problema que tiene tres aristas y el que más nos afecta es el tema mediático. Aparecemos como una empresa con pérdidas e ineficiente.

Iba a exponer un artículo que decía que el sistema de los equipos del sur o la mala elección de ellos, incluso, era responsable, entrecomillas, del costo de algunas vidas humanas en accidentes en el sur. En mi labor profesional, estoy a cargo de los accidentes en la vía desde hace más de cinco años. Trabajo directamente, las veinticuatro horas del día, conectada con la oficina de control de tráfico. En el mismo minuto que hay un accidente me llaman y empiezo a operar con fiscales, funcionarios activos y Carabineros. ¿Para qué? Para, primero, evitar que el maquinista quede detenido. Nos hemos encontrado con la sorpresa de que algunos de nuestros maquinistas han pasado fines de semana completos detenidos sin tener responsabilidad en los hechos. Por otra parte hay que despejar las vías, porque los trenes tienen que

REDACCIÓN DE SESIONES.

56

seguir circulando. Es decir, ante cualquier accidente que haya en la vía, debemos actuar para que ferrocarriles funcione. En cualquier minuto puede haber un accidente o un suicidio. Un dato: entre el 13 y 14 de febrero, día de los enamorados, a lo menos nos encontramos con cinco suicidios.

Entonces, ¿qué pasa? Que si se detiene un tren, al día siguiente leemos en la prensa: "Ferrocarriles se atrasó cuatro horas", pero nadie señala que esa circunstancia no es imputable ni al maquinista, ni al conductor, ni a la administración de los trabajadores. Eso hay que tenerlo muy claro desde el comienzo.

Segundo, en el tema de los trabajadores, a quienes represento y defiendo en cualquier minuto, en el ciento por ciento de los accidentes se les ha practicado la alcoholemia, y nunca nos hemos encontrado con resultados positivos. Ellos son profesionales, se forman en siete años, igual que en una carrera universitaria.

Desde ese punto de vista, los ferroviarios tenemos que sentirnos orgullosos de tener los trabajadores que tenemos, igual que los especialistas en puentes.

¿Quiénes repararon el Puente Maipú? ¿Quiénes repararon el Puente Ñuble? Son trabajadores nuestros, que están ahí las veinticuatro horas del día.

Dejo por sentado que si voy a hacer una denuncia, tengo que entregar los antecedentes que la avalen. En este minuto no tengo ningún antecedente que aportarles a ustedes en forma responsable para decir una cosa u otra. Si los compañeros o los dirigentes sindicales así denuncian, entonces ellos tendrán que aportar los antecedentes y nosotros los trabajadores vamos a esperar el resultado de la Comisión y nos vamos a hacer oír también.

REDACCIÓN DE SESIONES.

57

Desde que asumí en 2004, se inició una mesa de trabajo con la administración y el Presidente del directorio. En esa mesa de trabajo se sesionaba semana por medio, en paralelo al directorio. ¿Cuál era la finalidad? Que los trabajadores fuéramos oídos, no solamente con la representación que yo tenía en el directorio, sino que a través de esa mesa paralela, en que participaban también los presidentes de federación y sindicatos no federados. Muchas de las cosas que aquí se han dicho se dijeron en esas mesas y no se levantaron actas. Cuando me reunía con los dirigentes levantaba mis propias actas acerca de los temas que nosotros previamente íbamos a llevar a esa mesa de trabajo.

Se habló de muchas promesas del Presidente de la época, como por ejemplo el taller siglo XXI, el tema de la desvinculación de los trabajadores. Se trataron muchos de esos temas en esa mesa de trabajo, como por ejemplo los equipos que se iban a comprar. Es decir, la decisión de la compra de los equipos no radica en los trabajadores, sino en el directorio y en la plana gerencial. La decisión de quienes van a comprar estos equipos a España también radica en la plana gerencial, quien le exhibe al directorio el nombre de la persona que sería, de acuerdo a su criterio, la más adecuada.

Hay dos personas que son sumamente importantes y a quienes sugiero entrevisten a futuro: al antiguo gerente general de la época, don Eduardo Castillo, y al Contralor interno de la empresa.

El gerente de la época, quien tenía la representación legal de la empresa debe responder por todos los informes de Contraloría que indiquen facturas o situaciones irregulares.

El señor ALVARADO.- ¿Quién era?

REDACCIÓN DE SESIONES.

58

La señora VALENZUELA (doña Griselda).- Don Eduardo Castillo Aguirre.

El señor ALVARADO.- ¿En qué período estuvo él?

La señora VALENZUELA (doña Griselda).- Tengo entendido que llegó en 2003 y estuvo hasta 2006.

El contralor interno actual se llama Rolf Heller, pero no recuerdo cuando ingresó a EFE. Debe llevar aproximadamente unos dos o tres años en la empresa y es a quien le corresponde la parte de fiscalización interna.

Para muchos señalar que la Contraloría ha encontrado irregularidades o supuestas irregularidades es como una alarma. Este organismo siempre ha estado dentro de EFE. Hay un funcionario que lleva unos diez años en la Contraloría General de la República y permanentemente ha estado haciendo el control y el chequeo de los contratos de EFE.

Usted me preguntaba respecto de una reunión en la que habría participado ayer. No es efectivo. El lunes tuve directorio y me habría encantado que me hubiesen invitado.

En la empresa existen 14 sindicatos y tres federaciones, que normalmente se están reuniendo y quienes están estableciendo algunos vínculos con distintas autoridades, ya sean políticas, administrativas y, a lo mejor, en virtud de ello hubo allí alguna reunión.

Es muy importante saber a qué apuntamos. Es bueno investigar y sancionar a quienes resulten responsables. Para ello están las autoridades judiciales, quienes tendrán que resolver por aquellos que cometieron delitos. Ahora, desde el punto de vista político, también tendrán sus sanciones correspondientes. ¿Qué nos importa a los trabajadores? Tener una empresa.

REDACCIÓN DE SESIONES.

59

Como se señaló, el último equipo que se compró fue en 1971. Desde ese entonces ¿se preocuparon de la línea, de reparar la vía y que transitaran los trenes con seguridad? Investiguemos. ¿Qué ocurre? Existían ciertos planes de rehabilitación -planes cortos- y soluciones de parche en este sector, pero ¿cuál era el tema de la seguridad? Ferrocarriles debe tener equipos seguros y, luego, un elemento humano que lo colocan los trabajadores.

Si en un período de la historia -que no quiero mencionar- no se preocuparon de Ferrocarriles y si hoy existe preocupación por parte de los gobiernos de la Concertación, entonces, hagamos por tener un buen servicio de ferrocarriles y que lo trabajadores tengamos una empresa. He escuchado al presidente del SEC, a diputados y a senadores, pero ¿qué dicen? privatizar o concesionar. ¿Cómo concesionar? ¿Con un subsidio estatal?

El mensaje que hoy les traigo por parte de los trabajadores es que alabamos la investigación, estaremos aportando todo lo que esté de nuestra parte y vamos a apoyar esto como trabajadores en la medida en que tengamos antecedentes, pero creo que el gerente general de la época y el contralor interno son las dos personas clave que pueden aportar antecedentes claros y necesarios.

No nos pidan a los trabajadores algo que no tenemos. Hubo otras consultas que me hicieron como desde cuándo participo en el directorio. Desde 2004 y hubo un segundo período que continuó el 2006.

Respecto del contrato que dice relación con la venta irregular de terrenos, en 2004, cuando asumo en el directorio -este asunto del terreno de Temoina y el ajuste de su superficie tiene una data muy antigua-...

El señor ALVARADO.- Yo me refería al informe de Contraloría de marzo de 2005.

REDACCIÓN DE SESIONES.

60

La señora VALENZUELA (doña Gricelda).- Claro, de esa época, de 2004 que venía esto y ya se habían hecho los ajustes al momento que asumo en el directorio. Pero sería interesante que ustedes buscaran los antecedentes. Yo no puedo opinar responsablemente, por cuanto no los tengo. O sea, tienen que buscar los antecedentes sobre la generación del conflicto, de cómo se solucionó y de por qué se entregó este terreno. No se puede entregar en comodato, porque, por ley, no podemos entregar nada a título gratuito; debiera ser en propiedad. Por eso, lo tienen que investigar de acuerdo con los antecedentes que tengan ustedes.

El señor ALVARADO.- Señor Presidente, yo me refería al hecho en su calidad de integrante del directorio. ¿Estaría en conocimiento de este informe de Contraloría? ¿Lo discutieron, lo analizaron? ¿Qué acciones tomaron para terminarlo? Por cuanto la Contraloría es clarísima respecto de qué fue lo que pasó. O sea, no hay que buscar más antecedentes. A mí sólo me interesa saber qué acciones adoptó el directorio.

La señora VALENZUELA (doña Griselda).- Señor Presidente, todos los informes de Contraloría son estudiados por un comité especial que tiene el directorio, el comité de auditoría, el cual, posteriormente, entrega sus conclusiones al directorio y, en general, la determinación de alguna medida. Hay que establecer que ha habido cambios en este último directorio. Pero en el anterior, de todas las medidas y recomendaciones que indicó la Contraloría en su informe, se instruyó a la gerencia general, representante legal de la empresa, para que las acogiera. Sin embargo, ignoro si fueron cumplidas. En esa parte tienen que entender que lo que más puedo hacer es hablar más fuerte.

Respecto de Basa, se instruyó ejercer las acciones legales correspondientes. Desconozco en qué está la fiscalía. No sé si ya presentaron las acciones. No obstante, respecto

REDACCIÓN DE SESIONES.

61

de cualquier irregularidad, tenga carácter judicial o un atisbo de delito, se ha instruido hacer las correspondientes denuncias o querellas que sean del caso.

En cuanto a la opinión del directorio, no obstante las millonarias inversiones y las condiciones en que estamos, cabe señalar que el actual directorio es distinto de aquél que tomó las decisiones respecto de la inversión. Por lo tanto, una de las primeras medidas fue hacer un control y una revisión de todos los contratos e inversiones que se hicieron para conocer la situación de EFE en ese momento. De hecho, se está revisando el contrato con Temoinsa, que siempre a los trabajadores, por la opinión popular, olía como... no mal, pero es bastante beneficioso para Temoinsa. En consecuencia, hoy están en esa etapa de revisión de contratos.

Asimismo, el directorio que tenemos hoy es mucho más mesurado, porque está muy preocupado de las decisiones que se tomen. Si están recibiendo una empresa en las condiciones en que está actualmente, claro que tienen que estar preocupados de las decisiones que adopten.

El señor DE URRESTI.- En esa misma línea, usted dice que están realizando una radiografía y que hay una posición distinta del actual directorio.

Pues bien, el directorio asumió hace un año y fracción. ¿Esa radiografía está en curso o ya la hicieron? Es fundamental la visión de Ferrocarriles, dada su magnitud y ser una empresa que está en movimiento permanente. Por eso, hay que ser constante en el tiempo, en el seguimiento de las inversiones, por cuanto un contrato mal ejecutado o alguna decisión inadecuada respecto del parque de trenes comprados o de la reparación de líneas -ustedes lo han explicado bien- va paralizando el servicio, y al hacerlo, se pierde la confianza del usuario y se incurre en una serie de otros gastos. Por eso, le pido explayarse sobre la radiografía de la que hablé.

REDACCIÓN DE SESIONES.

62

¿Existe? ¿Es posible conocerla? ¿Quién está a cargo de ese seguimiento?

El señor VON MÜHLENBROCK.- Señor Presidente, la señora Griselda Valenzuela dijo que las presiones mediáticas han afectado a la empresa. Como miembro del directorio, aunque sin derecho a voto, ¿cuál es su opinión respecto de la adquisición de las máquinas?

Estoy preocupado y molesto, porque trenes que se compraron dentro de un plan aprobado por el Congreso han sido desguazados para arreglar otros que están en funciones, porque no hay repuestos. Al respecto, como miembro del directorio ¿estuvo presente cuando se acordó esa situación o escuchó que alguien la haya autorizado? Ese hecho es una aberración que no resiste ningún análisis.

Ahora, en cuanto a los accidentes, muchos han ocurrido por falta de recursos. La gente nos pregunta qué pasa con ferrocarriles, por qué tiene tantos problemas y se registran accidentes fatales.

La señora VALENZUELA (doña Griselda).- Señor Presidente, el directorio de la empresa tiene un presidente sólo desde enero de este año. Antes estuvo la señora Berta Belmar como presidenta, quien puso énfasis en la gestión de Ferrocarriles.

Este es un negocio que no puede dejar de funcionar mientras se realiza una investigación. Se han hecho auditorias y tengo entendido que una se estaría haciendo respecto de todo lo que serían los dineros, las inversiones y los contratos, pero los grandes contratos están entregados a una empresa externa -desconozco su nombre- que estaría haciendo la revisión, que aún no estaría concluida, pero debe faltar muy poco. Eso es en paralelo, porque la empresa no puede dejar de funcionar, se deben mantener en buen estado

REDACCIÓN DE SESIONES.

63

las vías mientras se investiga y corrigen algunas situaciones.

Por otra parte, en cuanto a la seguridad del confinamiento, efectivamente, se ha invertido mucho en confinamiento y seguridad en la vía. Eso hay que reconocerlo. Sin embargo, hay sectores en que han sido robados paños completos de las mallas de confinamiento. Ese es un elemento que nos juega en contra. Por ejemplo, en Collipulli, hay una población donde los vecinos hicieron sus rejas para el antejardín con las mallas de confinamiento de las vías de ferrocarriles.

En la zona central, se ha registrado el robo de cables, del hilo de contacto de cobre, que es muy apetecido por los delincuentes. Todo ello provoca que la empresa tenga que ir solucionando los problemas del día a día. Mientras se hace la radiografía hay que hacer funcionar los trenes, es decir, que los servicios que son eficientes en este momento, como Terrasur y Metrotren, no tengan inconvenientes.

También, respecto al nivel de los trabajadores, la administración actual adoptó la política de tomar todo el control, y los trabajadores hemos tenido buenas consecuencias, por ejemplo, en las horas extraordinarias. Se han hecho ajustes que hemos tenido que asumir con la empresa, porque sabemos que debe funcionar, y si no hay un presupuesto aprobado de parte del Ministerio de Hacienda para que la empresa siga manteniéndose, mal podemos exigirle hoy que funcione.

En cuanto a la pregunta de si hubo una opinión del directorio respecto de la adquisición de los vehículos y de lo que usted estimaba como negligencia, esto es desguazar algunos para arreglar otros, el tema del mantenimiento de los equipos radica en la gerencia general. Hoy tenemos un directorio que no es ejecutivo, en el sentido de que los

REDACCIÓN DE SESIONES.

64

directores anteriores eran netamente ejecutivos, participaban con la gerencia general en la decisión interna; por lo tanto, había una confusión entre presidente, director y gerente general.

Hoy tenemos un presidente del directorio que se dedica solamente al directorio, y la decisión de desgazar, de sacar, no pasaba por directorio.

No comparto su apreciación de hablar de negligencia, por cuanto EFE no tiene recursos y los repuestos están en España. Cuando se traen los vehículos, y volvemos atrás de nuevo, no vienen con repuestos. Para comprar y traer los repuestos de España se requiere dinero y hoy la empresa no lo tiene. Por lo tanto, están sacando de algunos, y no lo justifico, pero tienen que reparar sus vehículos.

Entonces, quienes pueden opinar mucho y dar la razón fidedigna de esto son las autoridades y la actual administración. Ellos tendrán que responder.

Después, se habla de los accidentes. Discrepo en que los accidentes son producto de la vía y de los equipos. La empresa cuando nace como tal pasa por potreros. A medida que pasa el tiempo crecen las ciudades y colocan sus poblaciones alrededor la línea férrea.

La línea férrea no tiene ley especial como el Metro urbano de Santiago, el cual sí tiene una ley especial y si se produce un accidente en la vía, un funcionario del Metro con un oficial de Carabineros están facultados por ley para sacar el cuerpo, llevar los equipos de limpieza y seguir circulando.

En cambio, en la actualidad una persona que quiere quitarse la vida y utiliza el tren para hacerlo y se suicida en los kilómetros 5, 6 ó 7, comuna de Pedro Aguirre Cerda, pasan tres horas sin mover el tren. Hoy, con el nuevo

REDACCIÓN DE SESIONES.

65

procedimiento penal, tenemos la intervención de los fiscales y no podemos alterar el sitio del suceso.

Nosotros no contamos con esa ley especial. Incluso, hemos tenido a maquinistas detenidos porque alguien dijo que no habría tocado el pito, en circunstancia de que la línea férrea es una "propiedad privada", en la cual el tren circula a una velocidad que le da el estándar de la vía. Por lo tanto, al haber un camino público que lo cruza, la empresa ha sido severa en tener la señalética necesaria, el signo Pare, la cruz de San Andrés, en algunos casos un guarda cruzada, el que tiene que bajar y levantar la barrera.

Sería importante que conocieran las estadísticas de cuántos accidentes son responsabilidad por mal estado de la vía, por mal diseño de los cruces y cuántos por responsabilidad de los maquinistas. Ahí se concluye que el 99,9 por ciento, incluso el 100 por ciento, es responsabilidad tanto del peatón como del vehículo que cruza.

Hemos tenido lamentables accidentes, como el caso de Daniela García, en el que me tocó participar, donde los ferroviarios quedamos muy mal parados porque éramos los peores de la historia y decían que habíamos manipulado trenes. En accidentes posteriores pasajeros temerarios han sacado el cuerpo hacia fuera y han chocado con los puentes, quedando ahí. Por lo tanto, no podemos asumir la responsabilidad de los accidentes.

Sebastián, que circula en la zona sur, es testigo de que a veces colocan en la línea férrea cocinas y la toman como botadero de basura. A veces se encuentran con barricadas naturales de desechos en la línea.

También deben saber que el 35 por ciento de nuestros maquinistas son separados, y no porque sean frescos, sino por el nivel de accidentes que tienen. El estado psicológico en que quedan es impactante después de atropellar

REDACCIÓN DE SESIONES.

66

a un menor de edad, a una señora embarazada o a alguien que se quitó la vida.

Hay mucho que decir al respecto y los trabajadores alabamos la gestión de ustedes.

El señor PÉREZ (Presidente).- Una consulta final. La reparación de la vía Chillán-Temuco está entregada a una empresa que realiza los trabajos. ¿Cuántos meses va a tomar eso?

La señora VALENZUELA (doña Griselda).- No, después nos pidió la proyección.

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

Para concluir, la Comisión acordó citar a don Eduardo Castillo, a don Rolf Heller y a don Luis Asenjo.

La señora VALENZUELA (doña Griselda).- Don Eduardo Castillo Aguirre fue ex gerente general de la empresa durante el período que finalizó el 2005; don Rolf Heller, fue el contralor interno de la empresa que dejó su puesto hace 2 años, y don Luis Asenjo, presidente del directorio y que, por obvia decisión, va a tener que asistir algún día.

El señor DUARTE.- Señor Presidente, pediría que lo acordáramos. Yo he estado revisando los informes de Contraloría y todos dicen relación con ese período. Por tanto, me parece pertinente proceder a invitarlo para la próxima sesión.

El señor PÉREZ (Presidente).- Ese tema lo podemos acordar al final de la sesión.

Agradecemos a la señora Griselda Valenzuela su participación en esta Comisión y la felicitamos por estar ocupando un cargo tan importante dentro del directorio en representación de los trabajadores y profesionales de EFE.

REDACCIÓN DE SESIONES.

67

También agradecemos la presencia de don Marcos Muñoz, y de su secretario, Sebastián Riquelme.

Muchas gracias y esperamos tener éxito por el bien de la Empresa de Ferrocarriles del Estado.

Se suspende la sesión por 2 minutos.

-Hacen ingreso a la Sala los señores Remberto Echeverría, José Martínez y Oscar Cavieres.

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

Lamentablemente, disponemos de muy poco tiempo y les voy a rogar que sinteticen su intervención porque ya contamos con parte de la información que ustedes nos traen. Éste es una sesión que se está televisando, como pueden darse cuenta, y contamos con muy poco tiempo debido a que tenemos una serie de compromisos con otras comisiones.

Voy a dejar con la palabra a don Remberto Echeverría.

El señor ECHEVERRÍA.- Me hubiera gustado contar con más tiempo, pero si esas son las condiciones, ¡bueno!

Nosotros constituimos una organización ciudadana de carácter privado, integrada por ex profesionales que trabajábamos anteriormente en Ferrocarriles del Estado.

Como institución privada, nuestra finalidad es proponer a la comunidad el interés por el tren y velar por el adecuado funcionamiento de las empresas estatales ferroviarias, llámese Ferrocarriles del Estado.

Lo hacemos con complacencia, responsabilidad y el debido respeto. Nuestra acción corresponde a un compromiso moral con Ferrocarriles del Estado, con la comunidad y el absoluto respeto a los Poderes de la República.

REDACCIÓN DE SESIONES.

68

No queremos que nuestra intervención sea solamente como inquisidores que pretendemos sentar en la pira a determinados ejecutivos de Ferrocarriles, sino que queremos la verdad para que con la verdad podamos buscar una solución a esta empresa que está tan venida a menos ya que atraviesa por una crisis, la más grande de su historia.

¿Cuál es el diagnóstico que nosotros hacemos de la situación a que ha llegado Ferrocarriles del Estado?

Un señor DIPUTADO.- ¿Me permite?

Me alegro que usted tenga esa visión y ese deseo de colaborar para llegar a la verdad, pero no nos olvidemos que hubo una época en que Ferrocarriles murió, desapareció. Y en esa época este diputado que esta aquí, y éste, encabezaron un movimiento a nivel nacional juntando firmas para reponer el ferrocarril al sur. O sea, nosotros recordamos una época en que no había nada que hacer en la estación de ferrocarriles de Santiago y usted, como antiguo ferroviario, no puede olvidarse de eso. Entonces, seamos justos. Éste no es el peor momento de la historia de ferrocarriles. Creo que ha habido etapas también muy difíciles, así que estamos investigando esto justamente. ¡Ajustémonos la verdad!

El señor ECHEVERRÍA.- Nosotros creemos que es una de las grandes crisis, pero vamos a hacer los planteamientos que corresponden.

El diagnóstico es que ha habido 3 factores importantes para que Ferrocarriles haya llegado a esta crítica situación, que son: la suspensión del subsidio estatal, la venta del área de carga, y una pésima gestión administrativa operacional.

En consecuencia, los tres factores que han llevado a Ferrocarriles a la crisis técnica, económica y social en que se encuentra son el deficiente estado de su

REDACCIÓN DE SESIONES.

69

infraestructura, el pésimo estado de los trenes adquiridos y la deficiente gestión de sus ejecutivos.

Nuestra empresa ha sido dirigida por profesionales sin conocimiento en materia ferroviaria. En el período 2000-2006, EFE prescindió de los servicios de los profesionales ferroviarios con mayor antigüedad, quienes tenían conocimiento del tema y podían asesorar a los ejecutivos superiores en la toma de decisiones. No obstante, los pocos profesionales que quedan en la actualidad han sido relegados a escritorios y no ocupan puestos de gestión en la empresa. Quienes hoy toman las decisiones pueden ser muy honestos, pero carecen del conocimiento necesario.

Según los antecedentes dados a conocer a la Cámara de Diputados por los ejecutivos de la empresa en agosto de 2003, el plan trienal 2003-2005 consideraba un costo inicial de 693,6 millones de dólares. Sin embargo, sobre la base de los datos que hemos recopilado, su costo ascendería a 950 millones de dólares, mientras que algunos señalan que habría sobrepasado los 1.100 millones de dólares, materia que deberá determinar esta Comisión, sobre la base de la información del Ministerio de Hacienda.

Antes de referirme a la deficiencia de gestión del plan trienal, quiero aclarar que consideramos como anomalías la adopción de decisiones erróneas por incapacidad, desconocimiento o deficiente asesoría y como irregularidades las acciones sobre las cuales existe certeza de que ha habido dilapidación premeditada de recursos estatales, incluso dolo.

La Contraloría General de la República entregó antecedentes de tipo administrativo de carácter grave, pero nosotros daremos a conocer antecedentes técnicos, que dicen relación con la infraestructura, el equipo y la seguridad en la circulación de los trenes.

REDACCIÓN DE SESIONES.

70

Los millones y las facturas perdidas son muy importantes, pero para nosotros, como funcionarios ferroviarios, es fundamental la parte técnica, puesto que incide en la seguridad de los trenes.

El proyecto Biovías, que tuvo un costo de 155 millones de dólares, ha tenido un resultado deficiente, porque, según lo señalado por los ejecutivos de Ferrocarriles, la consultora se equivocó en las estimaciones que efectuó, puesto que el número de pasajeros no permite financiar el proyecto, situación que para nosotros constituye un craso error.

Una parte importante del proyecto Biovías fue financiada con cargo a nuestra empresa, en circunstancias de que no correspondía a obras ferroviarias, sino de urbanización. Nos parece extraño que los ejecutivos de Ferrocarriles no hayan hecho presente ese hecho.

Las obras viales del proyecto Merval, que contemplaba la construcción de un túnel bajo Viña del Mar, para evitar que el tren corriera por la superficie, fueron cargadas a Ferrocarriles.

La modernización de la infraestructura, la enrrieladura, la comunicación y la señalización tuvo un costo que podría haber ascendido a los 80 millones de dólares.

El equipo costó aproximadamente 95 millones; las obras ferroviarias eran por 80 millones y el presupuesto terminó por 350 millones. Así es que aquí hay un alto volumen de plata que no corresponde ser cargado a Ferrocarriles, porque Ferrocarriles no necesitaba el túnel. Entonces, hay una situación anómala que no ha sido aclarada y que debiera ser importante.

Respecto de la adquisición de los trenes españoles de segunda mano, puedo señalar que se generan tres

REDACCIÓN DE SESIONES.

71

situaciones anómalas distintas: comprar trenes de segunda mano, prácticamente dados de baja por la empresa Renfe. Eso no tiene justificación cuando hay plata. Posiblemente, estas compras se despacharon en 1995.

Ferrocarriles se quejaba de que no tenía fondos. Pero cuando le asignaban 1.100 millones -ustedes podrán verificarlo- no se justificaba comprar tres de segunda mano. Se compraron 20 trenes, entre automotores y trenes, por un costo de 64 millones de dólares.

La segunda anomalía, que es una irregularidad, es que se habrían comprado sin licitación pública.

La EFE está sujeta a la ley de probidad administrativa. Como tal, no puede efectuar adquisiciones de material sin licitación pública. La excusa que han dado los mismos ejecutivos de Ferrocarriles, es que la trocha española es muy parecida a la chilena.

Sin embargo, somos ferroviarios. Si usted le cambia el bogie a la caja y le pone el bogie que estime conveniente, y se compra el bogie en cualquier parte de Europa, la trocha normal es 1435 y la tienen los mismos trenes.

Esa disculpa de los ejecutivos es absurda y ridícula.

Por último, la tercera irregularidad: se trajeron cuatro automotores para el sector sur.

De Victoria a Puerto Montt: esos cuatro automotores fueron dados de baja. ¿Por qué? Porque son automotores diésel mecánicos, no son diésel eléctricos. En todo el mundo los trenes diésel son eléctricos. O sea, un motor diésel que sencillamente envuelve un generador que genera corriente, y que la corriente le llega a los motores del tren eléctrico, a

REDACCIÓN DE SESIONES.

72

los bogies; les llega la corriente de un generador. Ese sistema se usa en todo el mundo.

En España intentaron fabricar camiones de pasajeros mecánicos, cuya transmisión mecánica tiene mucha pérdida de potencia. Y le creó muchos problemas a la Renfe. Y como le creó problemas a la Renfe no encontraron nada mejor que vendérselos a los chilenos. Estos automotores han dado cualquier cantidad de problemas. Ahora, sólo queda uno en servicio; los otros tres están parados, porque no hay repuestos y están obsoletos.

Además -y lo más grave-, es que los compraron a un precio mayor, incluso igual a los automotores nuevos de Merval.

Entonces, constituye una estafa al Estado comprar trenes a 3 millones 600 mil de dólares, dados de baja en España, con cualquier tipo de problemas, y similares a otros que costaron 3 millones 500 mil dólares. Eso es una estafa.

El señor DE URRESTI.- Pido una interrupción.

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

El señor DE URRESTI.- Señor Presidente, creo que se ha aportado un dato muy importante, y si don Remberto nos pudiera entregar los documentos o los contratos de esa equivalencia que señala, me parece muy bien que los dejara a disposición, porque es parte de nuestra tarea.

Me gustaría señalar una cosa para que quede en actas: la importancia de esta Comisión radica en la responsabilidad de los diputados que vamos a estar permanentemente acá.

Quiero resaltar que los diputados de la Alianza por Chile, tanto de la Unión Demócrata Independiente, como de

REDACCIÓN DE SESIONES.

73

Renovación Nacional, no se encuentran, lo cual demuestra la seriedad y el compromiso que tienen con esta investigación.

Los diputados del sur, entre otros, señores Ojeda, Duarte y el presidente de la Comisión, señor Pérez, estamos trabajando, escuchando a las distintas personas citadas, y quiero que quede en actas para demostrar la seriedad con que lo hacemos.

No queremos hacer *show*, ni acusar a nadie injustamente, queremos que se sancione a quien no ha cumplido con sus responsabilidades, pero principalmente que el servicio ferroviario vuelva a ser el orgullo de todos, que llegue al sur de Chile, especialmente a Valdivia.

El señor ECHEVERRÍA.- Señor Presidente, somos ferroviarios, no tenemos color político y nuestro compromiso es con la empresa y con la comunidad.

En relación con el refuerzo del Malleco, debemos decir que es un orgullo del siglo XIX, lo puso en servicio el Presidente Balmaceda, en 1890. Un orgullo de la ingeniería chilena y mundial de esos tiempos.

Mide 350 metros de largo, 105 metros de altura, pero es un viaducto cuya vida útil está agotada. Se han gastado ocho millones de dólares en reforzar el viaducto. Hoy en el mundo, no se construyen de metal, se hacen de concreto armado.

Las ventajas de un puente de concreto armado en relación con uno metálico son muchas. Los puentes de concreto no se pintan y los durmientes tienen un mantenimiento mínimo. Un puente nuevo de concreto armado cuesta 30 millones de dólares y les pregunto si en un presupuesto de mil millones de dólares, ¿no caben 30 millones de dólares?

REDACCIÓN DE SESIONES.

74

Evidentemente, sí. Pero prefirieron gastar 8 millones de dólares para reforzar el actual y los trenes seguirán pasando muy lentamente.

En cambio, hay una serie de puentes de la red ferroviaria que no han tenido mantenimiento desde hace ya varios años y es gravísimo porque los puentes se oxidan, hay que reforzarlos y hay una serie de partidas, como lo verán en el presupuesto, en que no se consideró su arreglo. Es una situación vigente y una grave omisión.

Contratos de mantenimiento vía son anómalos.

Las empresas contratistas, actualmente foráneas, manejan a su entera voluntad los precios fijados en los contratos. Por ejemplo, sin especificar alguna empresa determinada, una que se adjudica la zona centro norte, se presenta a la zona centro sur y lo hace con un precio alto. Se la adjudica otra empresa y, sin embargo, una es subcontratista de la otra.

Resulta curioso que siendo contratista puso los precios altos para la otra propuesta. Sencillamente porque se ponen de acuerdo, no nos consta, pero así debe ser.

La situación anómala es que las empresas están fijando los precios y no Ferrocarriles del Estado.

También hay una serie de anormalidades o irregulares en relación con los contratos de mantenimiento de los equipos rodantes realizados por una empresa española. Ignoramos los valores, pero nos imaginamos que deben ser altos y el mantenimiento es pésimo, los trenes son antiguos y no hay repuestos. Pero ellos cobran igual.

El señor PÉREZ (Presidente).- Señor Echeverría, se nos acabó el tiempo, pero nosotros tenemos toda la

REDACCIÓN DE SESIONES.

75

información y le pedimos que nos deje el resto de los antecedentes.

Así como ocurre con Televisión Nacional...

El señor ECHEVERRÍA.- Señor Presidente, déme dos minutos más porque lo que voy a decir es muy grave y le voy a pedir que se declare en sesión secreta.

El señor PÉREZ (Presidente).- Se declara sesión secreta.

-La Sala se constituye en sesión secreta.

REDACCIÓN DE SESIONES.

76

SESIÓN SECRETA

El señor PÉREZ (Presidente).- Continúa con la palabra el señor Remberto Echeverría.

El señor ECHEVERRÍA.- Señor Presidente, me voy a referir a la supervisión de la seguridad del tráfico, llamado proyecto SEC. Los sistemas de señalización son telefónicos, el bastón, el cortador de eje y el circuito de vía.

Actualmente el sistema de señalización de EFE es de circuito de vías que permite detectar la presencia de trenes entre dos estaciones y la falla de los rieles.

En estos momentos se está cambiando por un sistema contador de ejes español, el cual no detectará la falla del riel, o si se va a cortar un riel o si se va a soltar un soldadura en una curva o caer un tramo metálico de un puente. Si alguna de esas cosas ocurriera simplemente el tren se accidentará porque la señal roja no se enciende, o sea, se puede producir un accidente de gran categoría.

Entonces, es increíble que se esté cambiando un sistema que es seguro por uno menos seguro. Es el único país del mundo que está haciendo esto. En Europa, los contadores de ejes, que detectan la presencia de los trenes, se usan para vías secundarias o para vías de carga, pero no para vías principales o de pasajeros.

Esto nosotros se lo hicimos ver por escrito al Ministro de Transportes, al Presidente del SEC y al Presidente del Directorio de Ferrocarriles, sin embargo, los trabajos ya se han iniciado.

No podemos decir que mañana ocurrirá un accidente, pero deben saber que se está disminuyendo la seguridad de los

REDACCIÓN DE SESIONES.

77

trenes. ¿Saben ustedes cuánto cuesta el proyecto inicial de modernización del sistema que nosotros consideramos adecuado y necesario? 60 millones de dólares.

¿Saben cuánto cuesta el actual sistema? 180 millones de dólares. O sea, hay 120 millones de dólares que están entregados en forma dispendiosa.

Pero para nosotros, repetimos, lo más grave es la seguridad en el tránsito de los trenes.

El señor PÉREZ (Presidente).- Agradecemos la presencia y aporte de don Remberto Echeverría, don José Martínez y don Óscar Cavieres. Lamentablemente el tiempo nos ha jugado en contra. Tenemos que levantar la sesión, porque existen otros compromisos.

El señor CAVIERES.- Señor Presidente, le pido solamente unos minutos. Es efectivo lo que plantea don Remberto sobre el acuerdo existente entre las empresas españolas. En primer lugar impresionan a los funcionarios técnicos que forman parte de las inspecciones técnicas y luego presionan a los pocos funcionarios de Ferrocarriles que tienen conocimiento de la situación.

Me parece que deben investigarse todos los trabajos realizados en infraestructura de vía férrea, fundamentalmente de las tres compañías: OHL en el sur, Tecsa-Dragados en el centro y Consa en el norte.

Deben ser investigadas, primero, sobre si efectivamente los trabajos que han realizado corresponden realmente al contrato, a las especificaciones técnicas y; segundo, si las platas que han recibido, han sido por trabajos realmente ejecutados.

El señor PÉREZ (Presidente).- Muchas gracias, agradecemos su presencia.

REDACCIÓN DE SESIONES.

78

SESIÓN PÚBLICA

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

A continuación debemos ver a quiénes invitaremos la próxima sesión.

Tiene la palabra el diputado señor Von Mühlenbrock.

El señor VON MÜHLENBROCK.- Antes de definir a quién vamos a invitar, quisiera saber cuándo va a continuar la Comisión.

El señor PÉREZ (Presidente).- La Comisión tendrá sesión todos los días miércoles, tal cual como se acordó cuando se instaló esta Comisión, de 11 a 13 horas.

El señor VON MÜHLENBROCK.- Con respecto a los invitados, me gustaría que se citara a las siguientes personas a la próxima sesión: a don José Martínez, a don Rolando Araos y a don Juan Espinoza, personas que fueron nombradas y aludidas en esta sesión.

También sería importante citar a don Jorge Letelier, a don Vicente Pardo, a don Claudio Carreño y a don Carlos Garate.

El señor DUARTE.- Señor Presidente, en la sesión pasada el diputado René Manuel García solicitó que se citara a la plana de EFE. Sin embargo, después de haber revisado todos los antecedentes que están en el Senado, que incluyen copiosos informes, desde 1996 hasta la fecha, todos han sido reiterados hoy. Por lo tanto, lo mínimo que corresponde es citar a las personas que tienen responsabilidad en la Empresa.

REDACCIÓN DE SESIONES.

79

En consecuencia, pido que se invite -tal como lo expresó el diputado García en la sesión aludida, cosa a la que me opuse- a los señores Luis Asenjo, presidente del directorio de EFE, 2002-2006; Eduardo Castillo Aguirre, gerente general, que expresó la representante de los trabajadores, y a Rolf Heller, contralor interno de EFE, para consultar sobre este conjunto de antecedentes.

El señor ALVARADO.- Señor Presidente, si vamos a hacer una investigación seria, tranquila y con presencia de todos los parlamentarios, por lo menos, tenemos que cumplir con el horario acordado. Hay que tomar en cuenta que estamos sesionando paralelamente con la Sala y muchos de nosotros tenemos que intervenir, lo que produce alteraciones. He tenido que salir dos veces para ir a la Sala.

Por lo tanto, tendríamos que ver de qué manera podemos hacer un trabajo óptimo de investigación, porque traer a diez o quince personas puede desmerecer nuestra investigación y hacerla de muy mala forma y a la carrera. Además, con poca participación de los parlamentarios que tienen que estar saliendo a cada rato. Entonces, se debe hacer una investigación seria de 11.00 a 13.00 horas.

El señor ALVARADO.- Señor Presidente, comparto el criterio del diputado Von Mühlenbrock en orden a que han salido nombres en temas específicos.

El diputado Duarte hace mención a una serie de informes de Contraloría, pero, en mi opinión, antes de citar a la plana ejecutiva de EFE, es necesario citar al Contralor a fin de que nos pueda explicar en qué estado están cada uno de esos informes, si hay acciones derivadas a los tribunales de justicia y, después, a la plana ejecutiva de EFE, para que con la información completa podamos hacer las preguntas del caso.

REDACCIÓN DE SESIONES.

80

El señor DUARTE.- Señor Presidente, eso perfectamente compatible si estamos pensando en invitar a cuatro personas por sesión. Invitamos al Contralor y a los tres miembros del directorio de EFE. En la misma sesión, primero, escuchamos al Contralor para que nos explique cuál es la situación de todos estos informes y, después, le damos el legítimo derecho a la expresión a quienes han sido responsables de la empresa en la parte ejecutiva.

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

El señor ALVARADO.- Señor Presidente, propongo que para la próxima sesión sean invitadas las personas que fueron nombradas por los trabajadores, ya que les asignaron responsabilidades en determinadas situaciones.

El señor PÉREZ (Presidente).- Entonces, dejaríamos para la sesión subsiguiente la invitación al contralor y a los ejecutivos de Ferrocarriles.

Tiene la palabra el diputado señor Alfonso De Urresti.

El señor De URRESTI.- Señor Presidente, creo que debemos llevar una línea de continuidad, puesto que aquí surgieron cuatro nombres.

Me parece legítima la postura del diputado Gonzalo Duarte, en el sentido de posponer la invitación al contralor y a los ejecutivos de Ferrocarriles e invitar a la próxima sesión a estas cuatro personas que han sido nombradas y, como dije, seguir la línea de la investigación, con el objeto de concentrar los esfuerzos en base a lo que se ha señalado en esta Comisión.

REDACCIÓN DE SESIONES.

81

El señor PÉREZ (Presidente).- Señor secretario, por favor, dé a conocer los nombres de las personas mencionadas que serían invitadas a la próxima sesión.

El señor ÁLVAREZ (Secretario).- Señor Presidente, las personas nombradas en la presente sesión por las directivas de los sindicatos son las siguientes: los señores Rolando Araos, José Martínez, Juan Espinoza y Jorge Letelier.

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

Acordado.

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

-Se levantó la sesión a las 14.59 horas.

CLAUDIO GUZMÁN AHUMADA,

Redactor

Jefe Taquígrafos Comisiones