

REDACCIÓN DE SESIONES

1

COMISIÓN ESPECIAL INVESTIGADORA DE LA EMPRESA DE FERROCARRILES DEL ESTADO

Sesión 31ª, celebrada en miércoles 9 de abril de 2008,
de 11.03 a 12.15 horas.

VERSIÓN TAQUIGRÁFICA

Preside el diputado señor José Pérez.

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

TEXTO DEL DEBATE

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

Señores diputados, propongo que los colegas Ojeda y Jaramillo redacten el documento final que será presentado a la Sala.

¿Habría acuerdo en tal sentido?

Acordado.

El señor Secretario dará lectura a la Cuenta.

El señor ÁLVAREZ (Secretario).- No hay Cuenta, señor Presidente. Sin embargo, informo que ayer, extraoficialmente, se aprobó una prórroga de 30 días para el funcionamiento de la Comisión.

El señor PÉREZ (Presidente).- Entonces, ¿hasta cuándo tenemos plazo para trabajar y tomar acuerdos?

El señor ÁLVAREZ (Secretario).- El plazo venció el 31 de marzo, pero con la aprobación de la prórroga terminaríamos el martes 13 de mayo.

El señor GARCÍA (don René Manuel).- ¿Los días de la semana distrital se consideran como días hábiles?

El señor ÁLVAREZ (Secretario).- Por supuesto, señor diputado.

El señor GARCÍA (don René Manuel).- ¿Es normal hacerlo? Entiendo que en esa fecha no hay diputados en la Cámara de Diputados.

El señor ÁLVAREZ (Secretario).- Antiguamente no se consideraban, pero, por disposición reglamentaria, ahora sí; de lunes a viernes.

El señor PÉREZ (Presidente).- En resumen, habría plazo hasta el 13 de mayo para presentar el informe final. Por lo tanto, lo que

REDACCIÓN DE SESIONES

2

deberíamos hacer en esta oportunidad es determinar a qué entidades responsabilizaremos administrativa o políticamente, de forma tal de incluirlas en el informe.

Ofrezco la palabra sobre este punto.

Tiene la palabra el diputado Sergio Ojeda.

El señor OJEDA.- ¿Cuál será el procedimiento que seguiremos para establecer conclusiones? ¿Presentará usted una propuesta o lo hará cada un o de nosotros?

El señor PÉREZ (Presidente).- Señor diputado, en su correo electrónico encontrará el resumen de todo lo que ha acontecido en la Comisión.

En la sesión anterior, se solicitó traer planteamientos para acercarnos a las conclusiones finales.

El resumen del trabajo realizado por la Comisión, que deberá ser expuesto a la Sala, deberá ser compactado a unas quince o veinte páginas, y no 200, sin perjuicio de dejar claramente establecidas las responsabilidades administrativas y políticas, y el pensamiento de la Comisión respecto del futuro de EFE.

Ayer, en una reunión, el ministro Secretario General de la Presidencia nos contaba que se enviará un proyecto de ley que establece el subsidio general al transporte público. Si en él se incorpora el gasto de significará EFE, lo más probable es que Transantiago absorba ese presupuesto casi en su totalidad, por lo que para Ferrocarriles sólo quedará una cantidad insignificante.

Si queremos pensar en tener un servicio de ferrocarriles a futuro, debemos pedir modificaciones legales, porque si no lo hacemos el tren morirá y tendremos que olvidarnos del tema.

Entonces, se necesitan modificaciones y una ley especial que contemple la necesidad de asignar recursos, en forma vigilada, a través de un sistema especial, para evitar que esos recursos tengan un destino que no corresponde.

El señor GARCÍA (don René Manuel).- Coincido absolutamente en que estamos bastante "heridos en el ala", puesto que en esta investigación que se está desarrollando hemos encontrado que todas las comisiones que ha implementado el Gobierno recomiendan que no se active Ferrocarriles, lo cual me preocupa mucho, no por capricho, sino porque se llevó a cabo una inversión tremenda -si fue bien o mal hecha lo veremos en la Comisión- y hoy no contamos con el servicio a lo largo del país.

Por lo tanto, aunque coincido con lo que opina el Presidente de la Comisión, me gustaría que se oficie al señor Jorge Rodríguez Grossi para que nos informe cuántos recursos necesitaría Ferrocarriles para su funcionamiento.

Estoy absolutamente de acuerdo en que si queremos que EFE y el Transantiago funcionen, no podemos inyectar los recursos en un solo fondo, porque al final la decisión quedará al libre albedrío de las personas que los distribuirán y, para el Gobierno -digámoslo derechamente-, será más interesante dárselos al Gran Santiago que a Ferrocarriles del Estado.

Espero que las conclusiones sean unánimes, pero lo cierto es que, al final, quedaremos sin ferrocarriles.

REDACCIÓN DE SESIONES

3

Por lo tanto, me gustaría que la Comisión acuerde enviar ese oficio para saber cuántos recursos necesita EFE para activar el servicio de ferrocarriles.

No mezclemos las cosas entre el Transantiago y Ferrocarriles: Enviemos ese oficio y esperemos que la respuesta llegue antes de que termine el trabajo de la Comisión y que concluyamos el informe.

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

Tiene la palabra el diputado Enrique Jaramillo.

El señor JARAMILLO.- Sin perjuicio de lo que ha dicho el diputado García, el informe debiera expresar la sentida necesidad de un medio de transporte como es el ferrocarril.

Si en las conclusiones no incluimos la modificación a la ley orgánica de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado, lisa y llanamente será una simple opinión entregada por esta Comisión Investigadora.

Al margen de lo planteado por el diputado García **referido a los costos**, a lo mejor no debería **incluirse** en el informe, sino que debiera servir de antecedente para solicitar al Ejecutivo la modificación de la ley orgánica de Ferrocarriles. Pero que quede claro en las conclusiones la necesidad imperiosa de que algunos tramos del ferrocarril estén en funcionamiento.

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

El señor MONCKEBERG (don Nicolás).- Señor Presidente, anticipando lo que podrían ser algunas de las futuras conclusiones, encuentro de alto riesgo meternos en el detalle. Evidentemente, desde el punto de vista de la opinión de la ciudadanía y de nosotros, quisiéramos tener todos los recorridos del tren que alguna vez existieron. Pero emitir un juicio de voluntad de lo que queremos puede llevar a distorsiones, toda vez que si hemos fiscalizado este tema se debe a que se tomaron decisiones y se cometieron errores -lo digo con franqueza- precisamente por actos de voluntarismo en este plano.

Cuando escuchamos al directorio y a los gerentes, que dicen que los recorridos están absolutamente mal diseñados, sin rentabilidad social ni económica y que son imposibles de financiar, me parece que puede carecer de seriedad decir que se deben reponer algunos recorridos.

Por otro lado, meternos en el análisis financiero de los recorridos para fundamentar nuestra solicitud requiere una labor muy distinta a la que hemos realizado, pues se necesita una auditoría en detalle de las platas.

Aunque sé que éste es un sentimiento profundo de nuestros electores, trataría de no caer en los mismos errores y vicios de la administración anterior: prometer o promover recorridos que no tienen sustento social o económico.

Sí podemos señalar al Gobierno, en términos generales, que haga el mayor de los esfuerzos para evaluar técnicamente ciertos recorridos que ya no existen. Evidentemente, si quisiéramos seguir operando ciertos recorridos habría que hacer reformas estructurales al interior de Ferrocarriles para lograr cierta rentabilidad.

Insisto en que no debemos entrar en detalles, porque podemos cometer el mismo pecado que dio motivo a la constitución de esta Comisión. Por ejemplo, se podría plantear como alternativa, pero no como

REDACCIÓN DE SESIONES

4

nuestra proposición, estudiar concesiones de ciertos recorridos hacia el sector privado, lo que ha resultado bueno a través de la carga. No estoy diciendo que la Comisión tome partido por la administración privada de ferrocarriles, pero sí plantear que se evalúen esas soluciones que en otros ámbitos resultaron positivas, como en el transporte de carga.

En definitiva, no me entusiasmaría tanto en casarnos con una propuesta muy particular si no la hemos estudiado financieramente ni tampoco el Gobierno ha estudiado la rentabilidad de la empresa. Además, por unos aplausos de la galería, significaría desautorizar los informes del Banco Mundial, de expertos y del actual Gobierno, que han dicho lo contrario.

He dicho.

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

El señor OJEDA.- Señor Presidente, cuando decidimos integrarnos -por lo menos, en lo que a mí se refiere y a varios diputados del Sur- a la Comisión, en primer lugar, lo hicimos con el objeto de investigar y aclarar la situación de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado, para hacer efectivas las responsabilidades correspondientes.

En segundo lugar, nunca dejamos de lado nuestro interés en aprovechar esta instancia para aprender, desde las situaciones irregulares y esta experiencia amarga, y adquirir conocimiento para hacer una propuesta y revivir o reinstalar el transporte de ferrocarriles, tal como lo queríamos. Y lo que han propuesto el diputado García y otros señores diputados va en esa línea. Francamente, desaprovecharíamos una buena oportunidad si no lo hiciéramos.

Se ha hablado de alto riesgo, pero el Transantiago también era un proyecto de alto riesgo y sin embargo igual se le asignaron los recursos.

Ahora, pienso que nos engañamos o nos faltamos el respeto a nosotros mismos cuando decimos que es a nuestros electores a quienes vamos a favorecer con la habilitación del ferrocarril, como siempre lo quisimos; es a la comunidad, al sur, a la gente, a las personas que hoy están aisladas, porque el único medio que tenían para transportarse era el tren, además de crecer con ese medio, que era el único que tenían antes.

Pienso que el sur de Chile hoy está cojeando en materia de transporte. Va a llegar el momento de la saturación de las carreteras y, aunque haya transporte aéreo, igual falta el ferrocarril, que es un aporte importante para el transporte en el país.

Deberíamos hacer el intento de que nos aclaren a cuánto asciende el financiamiento y, a lo mejor, se puede hacer un reestudio con nuevos trazados. Tengo mucha rabia porque, teníamos un sueño en relación con ferrocarriles pero, desgraciadamente, pasó todo lo que conocemos y, después de esa amarga experiencia, tendremos que empezar a actuar de nuevo. Si se habla de alto riesgo es porque se piensa que se va a llegar a la misma situación aunque, francamente, no creo que suceda lo mismo. No podemos dejarlo de dar a conocer en la Comisión, no en representación sólo de nuestros electores, sino de toda la gente que necesita del transporte ferroviario.

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

REDACCIÓN DE SESIONES

5

El señor QUINTANA.- Señor Presidente, me parece bien la idea de generar algunas propuestas. La Comisión tiene antecedentes de sobra para fundarlas, particularmente en cuanto a analizar el sistema de transporte general del país, el manejo de la deuda de la Empresa de Ferrocarriles, el plan trienal que se viene, el tema de los subsidios, respecto de lo cual podemos hacer algunas recomendaciones. Ahora, no sé si seremos oídos y si nuestra opinión va a ser considerada en algún estamento, porque no es lo central.

Lo fundamental es establecer qué grado de consenso vamos a alcanzar en la Comisión en relación con las situaciones irregulares. Y en cuanto a esto, quiero plantear un primer esquema, en el sentido de revisar los contratos y consignar cuáles han sido objetados, investigados por la Contraloría, por la justicia y ver quiénes son sus responsables directos. Después corresponde determinar -como bien dice el señor Presidente- si hay responsabilidades políticas y administrativas.

Asimismo, respecto de aquellos hechos que está conociendo la justicia, habría que ver el grado de responsabilidad política que hay. Creo que debemos abocarnos a esos puntos y, a partir de éstos, ver qué consenso habrá en la asignación de responsabilidades.

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

El señor ALVARADO.- Señor Presidente, debemos separar el objetivo de la Comisión respecto del futuro de Ferrocarriles.

La Comisión tenía la misión de investigar eventuales irregularidades de un período específico de un plan determinado. En paralelo, el tema de Ferrocarriles tiene que pasar por el Congreso Nacional dentro del presente mes de abril, para reponer los recursos que no fueron aprobados en noviembre en la discusión presupuestaria, porque debe hacer una reestructuración y fundamentación en la utilización de esos recursos. Ello involucra la deuda de arrastre, áreas de negocios distintas, la eventualidad de un subsidio, cerrar determinados tramos y, en definitiva, el análisis de si la empresa es viable o no. En esa instancia y en ese momento, el Congreso Nacional tendrá opinión y hará valer sus puntos de vista.

Cerrar la investigación con propuestas no nos corresponde, porque tenemos que sancionar desde el punto de vista de la responsabilidad política y administrativa y si hay instancias en los tribunales debido al fracaso del plan trienal, debemos cooperar con ellos, porque, de lo contrario, esto puede ser muy mal interpretado. Por ejemplo, podría aparecer la noticia de que los diputados de la Comisión proponen que el tren debe volver a funcionar. En esa dirección, no estoy disponible, por una razón muy simple: porque no quiero ser irresponsable, demagogo ni populista, pues debemos actuar en base a realidades.

El fracaso de Ferrocarriles no se debe a que no se le hayan entregado los recursos ni a que no se le hayan dado las posibilidades ni las facilidades para reponer el servicio de trenes, sino que se origina en un problema de gestión y de mala administración, que 1.100 millones de dólares no fueron capaces de solucionar.

Entonces, si se pretende entregar recursos por una suma similar para hacer lo que antes no se hizo, tengo mis dudas de si es conveniente que entremos en ese debate, porque quienes estamos presentes tendremos esta misma discusión en la aprobación del plan trienal 2008-2010 y vamos a tener opinión respecto de las nuevas unidades de negocios que nos plantea Ferrocarriles y que esbozó el presidente en esta Comisión.

REDACCIÓN DE SESIONES

6

Por lo tanto, creo que debemos centrarnos en lo que pasó y en cuál es nuestra conclusión respecto del fracaso de ese plan trienal. Lo otro se debe canalizar por la vía que acabo de mencionar.

El señor PÉREZ (Presidente).- Al inicio de la sesión conversamos al respecto.

Estamos de acuerdo en ver a qué instituciones vamos a responsabilizar desde el punto de vista político o administrativo.

Tiene la palabra el diputado Alfonso De Urresti.

El señor DE URRESTI.- Señor Presidente, creo que con distinto lenguaje vamos avanzando en un criterio común.

Esta comisión se constituyó para fiscalizar las irregularidades en la Empresa de los Ferrocarriles del Estado durante un período determinado.

Creo que hay bastante consenso, quizá unanimidad, respecto de dónde se produjeron dichas irregularidades: un programa diseñado, validado por el Congreso Nacional, por los parlamentarios del período anterior; una propuesta estratégica para Chile, en el sentido de invertir y reponer el servicio ferroviario, en la cual estaban todos de acuerdo - lo que es importante de destacar-, que fue pésimamente llevada a cabo.

Ahora bien, del análisis de los antecedentes que revisamos, constatamos que no sólo fue mal implementada, sino que además contiene grandes vicios de irregularidades. Creo que en eso hay una gran responsabilidad de la plana ejecutiva de la empresa.

En ese sentido, difiero de mi colega Nicolás Monckeberg, pues no creo que por la mala aplicación de una política por parte de malos ejecutivos se termine por liquidar esa política. La mala aplicación por parte de los ejecutivos de Ferrocarriles y las irregularidades que se cometieron forman parte de otra discusión y no nos puede llevar a sostener que Ferrocarriles es inviable.

Dentro de las instituciones, detectamos que hubo algunas, además de Ferrocarriles, que no funcionaron, que no hicieron su trabajo, que no estuvieron a la altura necesaria, como el SEP. En la actualidad existe una voluntad de modernizar el SEP. Hubiese sido favorable tener un SEP a la altura de la circunstancias, que hubiese estado fiscalizando y dirigiendo, porque, de seguro, las irregularidades de Ferrocarriles hubiesen sido mucho menores y la política ferroviaria se hubiese llevado a cabo. Seguramente, el tren habría llegado a Osorno, a Victoria. Quizá tendríamos un servicio deficitario, pero desarrollado.

En cuanto a la Superintendencia de Valores y Seguros, claramente no funcionó, porque no realizó la función que estaban llamados a impulsar, lo que -insisto- no desmejora la política ferroviaria.

Como Comisión, debemos hacernos cargo de las recomendaciones, pues las sanciones las vamos a proponer. Seguramente coincidiremos en un gran porcentaje en dónde estarán signadas. Pero estamos en una Cámara política y no nos corresponde delinear la política ferroviaria, ya que ésta no es la Comisión de Transporte que diga que el transporte ferroviario debe ir en tal o cual dirección. En mi opinión y en el de la bancada socialista, es de vital importancia señalar cuál es la visión de futuro que nos convoca sobre este medio de transportes.

Por culpa de irresponsables y de ladrones que hicieron un mal trabajo, no estoy dispuesto a liquidar la empresa. Eso sí que no lo permito, ni creo que lo podríamos aceptar. Es inaceptable que debido a

REDACCIÓN DE SESIONES

7

irregularidades cometidas por personas con nombre y apellido se liquide no sólo una empresa, sino que un servicio ferroviario que es fundamental en el país, que ha ayudado a desarrollar al país o, al menos, a gran parte de él.

Entonces, no se trata de que hagamos el planteamiento de la política ferroviaria para los próximos años. Simplemente, creo que debemos hacer recomendaciones, porque -insisto- no puedo explicar al país o a determinada región, debido al hecho de que estos granujas hicieron mal su gestión y cometieron irregularidades, van a dejar de tener un servicio ferroviario. Eso no es posible, porque sería aceptar que estos delincuentes puedan liquidar un servicio del país. Creo que, como Cámara política, debemos decirlo claramente.

El señor GARCÍA (don René Manuel).- La responsabilidad es de quien designó a esos granujas.

El señor DE URRESTI.- Creo que granujas hay en todas partes.

Señalo lo anterior porque lo considero fundamental a la hora de hacer recomendaciones. Es cuestión de mirar a Europa para cerciorarse de cómo se está invirtiendo en ferrocarriles, con políticas serias de control y de desarrollo sustentable; a los países vecinos, que tienen un nivel de crecimiento y de resguardo institucional mucho más precario que Chile, con menos arcas fiscales, pero que, sin embargo, están invirtiendo, como Perú y Argentina, en donde el servicio se está modernizando.

Reitero, sin perjuicio de que no debemos delinear la gran política ferroviaria, porque que no nos corresponde, sí tenemos que hacer recomendaciones. Debe haber sanciones y aplicarse mano dura para quienes cometieron irregularidades, y en eso habrá consenso para señalarlos con nombre y apellido. Pero puede ser que, debido a la mala gestión, delitos o faltas que hayan cometido determinadas personas, se termine liquidando una empresa que es vital para el desarrollo, no sólo de nuestras regiones, sino de todo Chile, para su competitividad económica.

Como un tema para discutir en el punto de las recomendaciones, quienes representamos a zonas forestales, que manejan grandes volúmenes de esos recursos, preguntamos: ¿es viable esa industria sin ferrocarriles?

El señor MONCKEBERG (don Nicolás).- El transporte de carga está funcionando bien.

El señor DE URRESTI.- Ése no es el problema; el sistema ferroviario es un todo, pues cada vez se requiere transportar más carga y va a viajar una mayor cantidad de pasajeros.

Creo que la Comisión debe identificar las instituciones, a los responsables y hacer recomendaciones, estableciendo un vínculo con lo que vamos a ver en abril a propósito de la presentación del plan trienal por parte de la empresa.

Para finalizar, sólo quiero decir a los colegas diputados del período anterior al actual que, mientras se desarrolló el plan trienal 2003-2005, que ahora criticamos, el Parlamento estaba en funciones. Por lo tanto, me pregunto: ¿qué hizo ese parlamento...?

-Hablan varios señores diputados a la vez.

El señor ALVARADO.- Entonces, ¿la culpa es nuestra?

El señor DE URRESTI.- No. Lo digo...

REDACCIÓN DE SESIONES

8

El señor GARCÍA (don René Manuel).- Es que gracias a los que llegaron recién se enteraron. Mencionemos también a quien puso a los directores. Evitemos las vueltas de carnero sobre la mesa.

-Hablan varios señores diputados a la vez.

El señor DE URRESTI.- Lo que planteo se refiere a las recomendaciones: a de qué manera el Congreso Nacional hace un seguimiento de las políticas a que se compromete. Seamos claros: aquí hay un seguimiento del Parlamento respecto de cómo se invierten las platas.

El señor Rodríguez Grossi nos va a presentar un plan en abril y debemos ver de qué manera se le hace un seguimiento.

Y a los diputados que estuvieron en ese período me gustaría consultarles si se estableció alguna forma de seguimiento, a través de la Cámara de Diputados o de la Comisión de Transportes respectiva.

Lo señalo a propósito de lo que nos va a plantear ahora el ejecutivo de Ferrocarriles. ¿Hay una rendición trimestral? ¿De qué manera se puede ir fiscalizando esto?

El señor GARCÍA (don René Manuel).- Y las cuentas que tiene que dar el Ejecutivo al Parlamento una vez al año. También es conveniente.

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

La señora TURRES (doña Marisol).- En relación con lo que plantea el diputado De Urresti, observo situaciones distintas. A uno le gustaría tener un tren que recorriera los pueblitos y las distintas localidades en el sur. A lo mejor, falta definir qué es lo que se quiere y cuál es la función social que va cumplir o si conviene más tener un tren turístico que se llene de mochileros y de turistas que visitan el sur de Chile. Pero ello no es algo que nos corresponda definir directamente a nosotros, aunque podemos tener buenos deseos.

¿Qué me preocupa al dejar un planteamiento como ése en las conclusiones de esta Comisión? Cuando el presidente del directorio nos dice que a la empresa de ferrocarriles le queda "como poncho" -porque así lo señaló literalmente- la planificación ferroviaria futura de nuestro país, la verdad es que uno se pregunta a quién le vamos a encargar o solicitar que haga esa tarea.

El señor PÉREZ (Presidente).- Él tiene que hacerlo. Entonces, a él le queda como poncho.

La señora TURRES (doña Marisol).- Pero si le queda como poncho, entonces ¿cómo le vamos a pedir eso hoy día o le vamos a hacer recomendaciones al respecto? Ello, en el fondo, es un contrasentido: por un lado, le estamos pidiendo un servicio de ferrocarriles, pero, por otro, hay cero confianza respecto de lo que pueda hacer. No podemos tener una empresa y un servicio como éste que se esté planificando cada tres años. ¿Y para qué se va a planificar? ¿Para las campañas?

Entonces, obviamente, con los antecedentes que tenemos, uno ve con bastante prejuicio que la planificación sea a tan corto plazo.

Si bien a muchos -no sé si a todos- nos gustaría volver a tener un tren, en la forma como funciona esta empresa hoy, con ese directorio, con un presidente que dice que no pueden planificar el futuro ferroviario de nuestro país, con una gerencia que sigue siendo nombrada de la misma forma en que lo ha sido históricamente, de la cual no estamos

REDACCIÓN DE SESIONES

9

seguros de que tenga la idoneidad técnica para poder llevar a cabo una empresa como ésta, creo que es arriesgado para nosotros siquiera hacer una recomendación. El día de mañana, por una parte, podemos aparecer recomendando el servicio, pero, por otra, cuestionando la entrega de fondos o de recursos para su funcionamiento.

Reitero que no estoy tan segura sobre el punto. Una cosa es lo que a uno le gustaría, pero otra distinta es lo viable. No nos vayamos a comprometer con recomendaciones de las cuales tengamos que renegar el día de mañana, por las razones que todos conocemos. Realmente, lo encuentro muy arriesgado.

-Hablan varios señores diputados a la vez.

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

El señor MONCKEBERG (don Nicolás).- Señor Presidente, con el objeto de que avancemos, quiero proponer lo siguiente:

¿Por qué no tratamos de sacar un acuerdo -o por lo menos lo intentamos-, no sobre la responsabilidad de cada institución, órgano o persona, sino sobre el listado de esas personas u organismos?

En tal sentido, hice una clasificación en tres grupos: órganos de control de Ferrocarriles...

El señor PÉREZ (Presidente).- Señor diputado, después puede usar la palabra para referirse a ese punto.

El señor MONCKEBERG (don Nicolás).- ¿Cómo? ¿Y en qué estamos ahora, señor Presidente?

El señor PÉREZ (Presidente).- Estamos debatiendo sobre EFE y sobre la necesidad o no de su funcionamiento. Ya lo conversamos al inicio.

El señor OJEDA.- Señor Presidente, lo que pasa es que algunos colegas llegaron atrasados.

Toda esta discusión se derivó a propósito de una propuesta del diputado René Manuel García de que pidiéramos mayor presupuesto para Ferrocarriles, a la cual adhirió el diputado Enrique Jaramillo, quien solicitó, además, que se hiciera una reforma a la ley orgánica de EFE, etcétera.

Ésa es la discusión. No estamos hablando por hablar. Por eso no nos hemos metido al tema de fondo. Eso es lo que estábamos debatiendo.

El señor MONCKEBERG (don Nicolás).- Entonces, sobre ese mismo punto, una cosa es que como conclusión de la Comisión propongamos mantener tales recorridos y de tal forma -lo que considero absolutamente imprudente, porque ni siquiera el Gobierno tiene claro hoy qué va a hacer y nosotros nos habremos anticipado a ello sin haber leído un balance de la empresa-, y otra distinta -como decía el diputado De Urresti, cuestión que comparto- es que entreguemos ciertas orientaciones generales.

Podemos decir, por ejemplo, que nos gustaría, después de un proceso de reestructuración interna de la empresa, que se analizaran las mejores alternativas, sean éstas concesionadas o de manejo público, para que los recorridos se mantengan, o que se establezca un subsidio razonable por pasajero. Ésas son orientaciones generales que podríamos hacer como Comisión, para ser propositivos, lo cual comparto. Pero no

REDACCIÓN DE SESIONES

10

deberíamos comprometernos con una fórmula sin haber visto los números que hay detrás, porque sería de una demagogia infinita.

El señor PÉREZ (Presidente).- Estimados colegas -el señor diputado lo esbozó un poco y me parece muy importante, porque esto es lo que nos interesa, y si hay algunos medios de comunicación, es bueno que lo sepan-, hace varias semanas enviamos varios oficios a EFE. Sin embargo, continúa la nula, escasa o ninguna disposición para dar respuesta oportunamente a lo que se está solicitando.

Por lo tanto, es lamentable que se siga con ese predicamento en la Empresa de los Ferrocarriles del Estado. Se cambiaron el personal y los ejecutivos, pero se continúa con la misma pésima disposición para el envío de antecedentes a esta Comisión.

A la gerencia de Invía se le ha dicho reiteradamente que tome cartas en el asunto, en lo que es de Chile, del Estado, que está botado, abandonado, y le dé alguna salida. ¡Y nada tenemos tampoco! Están recibiendo recursos -por eso no se desfinancia la empresa-, pero sería conveniente que se fueran liquidando ciertos bienes que son prescindibles, pero no se hace nada.

El señor OJEDA.- ¿Y si los oficios no se siguen respondiendo?

El señor PÉREZ (Presidente).- Dejaremos constancia de ello en el informe, pero no podemos eternizar el trabajo de la Comisión.

Los medios de comunicación podrían ayudarnos.

El señor MONCKEBERG (don Nicolás).- Señor Presidente, usted está facultado para pedir la retención de los sueldos del jefe de servicio, que en este caso es el presidente del directorio.

No es broma. Usted lo pide a la Contraloría y ella tiene la facultad de retenerle parte de sus sueldos.

-Hablan varios señores diputados a la vez.

El señor PÉREZ (Presidente).- Vamos a dejar constancia de ello.

El señor DE URRESTI.- ¿Cuántos oficios pendientes hay?

El señor PÉREZ (Presidente).- Son varios.

El señor ÁLVAREZ (Secretario).- Lo que pasa, señor Presidente, es que no sólo se trata de la cantidad de oficios, sino también de las respuestas que hemos recibido, que no son las adecuadas.

La señora TURRES (doña Marisol).- No responden lo que se les solicita.

El señor PÉREZ (Presidente).- Preguntamos, por ejemplo, para dónde está el Norte y nos dicen que "pareciera que está para un lado o para otro". No son claros. En resumen, no se entrega la información que se pide.

Por otra parte, quiero señalar que a don Jorge Rodríguez Grossi lo conozco desde hace algún tiempo, desde que fue ministro de Economía. Tengo muy buena impresión de él, pero creo que ha hecho un trabajo que no es el que necesita la Empresa de los Ferrocarriles del Estado, porque es una persona que llega convencida de que esta cuestión no puede ni debe funcionar.

REDACCIÓN DE SESIONES

11

Al comienzo hice referencia a un proyecto de ley que se enviará pronto al Congreso Nacional, que establece un subsidio general al transporte público. Y en todo ese saco, se quiere meter al Transantiago, a algunos recorridos de regiones y también a EFE, lo cual, a mi juicio, no corresponde.

Primero hay que modificar la ley orgánica de Ferrocarriles del Estado y, en seguida, si vamos a asignar recursos, ello debe hacerse a través de una ley especial específica respecto de esta materia. Lo pongo a consideración de los señores diputados, que son los especialistas en cuanto al destino que podría tener la Empresa de Ferrocarriles.

Ahora bien, debemos conocer lo que se está planificando para dicha empresa, porque, como se ha dicho, si no se modifica la ley, Ferrocarriles morirá. Desde el punto de vista del respaldo del electorado, es muy desastroso que alguien se oponga a que el ferrocarril continúe funcionando de mejor manera, sin gente que se lleve los recursos para la casa o que le dé mal uso, porque eso tendría un efecto electoral brutal.

De acuerdo con las últimas opiniones vertidas por la gente a través de la televisión, los habitantes de Valdivia, Osorno, Puerto Montt y de otros lugares todavía siguen soñando con el tren. Hace diez días, en una entrevista, nadie dijo que el tren no servía, sino que se implementó en pésimas condiciones. De hecho, no hay ningún país desarrollado en el mundo que no esté implementando ferrocarriles de alto nivel que alcanzan grandes velocidades. Pero nosotros no podemos pensar en eso. Sin embargo, debido a la geografía de Chile y a la saturación de la ruta 5 Sur, a la cual le vamos a incorporar camiones provenientes de Argentina, lo cual producirá un aumento en el flujo de vehículos en las carreteras, con el consiguiente efecto en la cantidad de accidentes, el no pensar en un ferrocarril que una Santiago con Puerto Montt es una irresponsabilidad como país.

De manera que si las autoridades de Gobierno no piensan en esto, entonces no están pensando en el futuro de Chile. Si hoy están saturadas las carreteras, ¿qué ocurrirá en cinco años más? Incluso, cuando hay un fin de semana largo, en los peajes se hacen filas con automóviles de dos o tres kilómetros de largo. ¿De cuántos kilómetros serán esas filas en cinco años más? ¿Cuántos camiones más estarán transitando por las carreras? ¿Cuántos accidentes más se producirán?

Como Comisión, debemos hacer recomendaciones, aunque no es lo básico, porque lo fundamental es saber quiénes son los responsables administrativos y políticos del desastre, por no haber hecho bien las cosas. Es algo así como cuando en un predio tengo un administrador, en quien confío, pero, por estar en el Congreso Nacional, no me doy cuenta de que está haciendo mal los trabajos, no está aplicando los insumos ni las semillas adecuadas y, por lo tanto, al final de la cosecha me doy cuenta de que la cosa no funcionó. Sin embargo, no por eso voy a tener que vender el campo o dejarlo abandonado. Obviamente, hay que cambiar al administrador.

En este país no hay nadie que crea que el ferrocarril es innecesario, con vías y trenes buenos, pero no con esa chatarra obsoleta que se trajo al país. De manera que es tremendamente importante abordar ese tema en las conclusiones. El principal lamento es la irresponsabilidad de la gente que tenemos en los más altos cargos de EFE, la cual no está haciendo bien las cosas ni respondiendo a lo que estamos solicitando.

Por lo tanto, enviaremos un oficio al contralor general de la República en ese sentido, para manifestar nuestra queja respecto de esa

REDACCIÓN DE SESIONES

12

situación. De modo que pido a los señores diputados que también den a conocer eso a través de los medios de comunicación.

Tiene la palabra el diputado René Manuel García.

El señor GARCÍA (don René Manuel).- Señor Presidente, hacer una propuesta sería una conclusión, por lo que se ha visto en relación con el manejo de los dineros. Lo trágico sería que la conclusión de la Comisión fuera que se debieran invertir 1.500 millones de dólares más para poner dos pistas adicionales a cada lado de la carretera 5 Sur porque el ferrocarril es inviable. Sería una conclusión muy lamentable.

Respecto de la recarga, existen los corredores bioceánicos y muchas cosas que hoy se pueden ampliar, porque están complementadas con Ferrocarriles, ya sea por Lonquimay y por otros lugares del país.

Ahora bien, el problema es que el propio presidente del directorio dice que esto es inviable. Me viene al recuerdo una película de un actor francés que hacía el papel de limpiador, que trabajaba con la mafia pero que no mataba a nadie. A lo mejor, al señor Rodríguez lo pusieron en este cargo para limpiar. Si ya todo está muerto, ahora sólo corresponde limpiar.

Si una empresa designa a alguien en un cargo para que la haga viable, pero la primera declaración que hace es que no tiene ninguna posibilidad de ser viable y de salir adelante y, además, que se necesitan 1.500 millones de dólares adicionales, me parece que eso es una bofetada muy elegante. Es impensable decir a nuestros electores del sur del país que el tren no a tener éxito. Pero también es impensable señalar al resto de los chilenos que en este caso se perdió la plata y que se necesita poner 1.500 millones de dólares más. Eso demuestra, una vez más, que las cosas se están haciendo dos veces; parece una forma de trabajar. Por ejemplo, en una población nueva hay una inundación a los dos meses. Viene el Serviu, destapa el alcantarillado y la hace de nuevo, y la gente manifiesta lo bueno que es dicha institución porque solucionó el problema. ¡Pero las cosas hay que hacerlas bien al tiro y no después de que hayan destapado toda la red de alcantarillado de la población! ¡Estamos haciendo las cosas dos o tres veces!

Por lo tanto, no podemos revisar toda la información que tenemos, sacar conclusiones y no hacer una propuesta seria, porque, a mi juicio, así la Comisión queda trunca. Sabemos que se robaron la plata, que la gente sufrió persecución política, que algunos mintieron en la Comisión, etcétera. Pero, independientemente de lo que piense cada uno de nosotros, la Comisión debe establecer en las conclusiones que la Empresa de los Ferrocarriles del Estado es importante y que un país sin ferrocarriles no es viable para su desarrollo. No podemos dejar de mencionarlo.

Todos conocemos las irregularidades que ha habido, que están en tribunales. Peor los tribunales no se van a pronunciar respecto de si Ferrocarriles va a funcionar o no, pero nosotros sí tenemos el derecho a hacer una propuesta en ese sentido. En verdad, no podemos terminar truncamente. Veremos si el Gobierno está dispuesto a entregar los recursos y si éstos se aprueban o no. Pero eso es harina de otro costal. Aunque las conclusiones sean muy breves, la Comisión no puede ser indiferente a la desintegración del ferrocarril. Las irregularidades se conocen desde hace tiempo, pero se protegieron.

Aunque mi voto sea de minoría, una conclusión debería ser en qué va a terminar este cuento y en qué dirección va. Pero la Comisión no puede terminar sin una propuesta.

REDACCIÓN DE SESIONES

13

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

El señor VON MÜHLENBROCK.- Señor Presidente, cuando tuvimos la discusión del presupuesto, el diputado Alvarado y quien habla olfateamos que esta cosa no iba bien; incluso, no firmamos el protocolo.

El señor PÉREZ (Presidente).- ¿Cuándo fue eso?

El señor VON MÜHLENBROCK.- Por el plan trienal, en 2003. Eso está en las actas.

-Hablan varios señores diputados a la vez.

El señor DE URRESTI.- Ésas son las sugerencias que debemos considerar, porque debe haber control del Congreso Nacional.

El señor OJEDA.- Pero uno no es responsable de lo que sucedió.

El señor GARCÍA (don René Manuel).- ¿Y quienes estaban en regiones no se daban cuenta de que el tren no llegaba?

El señor VON MÜHLENBROCK.- De hecho, algunos diputados y senadores nos trataron muy mal porque no lo hicimos. Nos dimos cuenta de que ese protocolo era muy liviano.

Aquí se ha tocado un tema fondo, cual es que se ha faltado el respeto a la Comisión, lo cual no puede ocurrir. Quiero darles ejemplos concretos, porque pedimos una lista a la Secretaría de la gran cantidad de contradicciones y cosas que nos faltan. No sé cuántas veces pedí información que era muy fácil de recoger, que pueden estar en cualquier carpeta o archivo del Departamento de Control de Ferrocarriles, como es el caso del problema que hubo cuando se licitaron los terrenos de la maestranza, donde había una diferencia de aproximadamente 2 mil metros. Esa información la pedí como tres o cuatro veces, y todavía no ha llegado ninguna respuesta a la Comisión, en circunstancias de que es un hecho que tiene que haber salido publicado en los diarios. Se regalaron 2 mil metros cuadrados, pero nadie dice nada y Ferrocarriles no se inmuta. Como dije, no son grandes cosas las que hemos pedido. Si el encargado del control interno de Ferrocarriles no tiene esa información, que fue publicada en la prensa, quiere decir que allí puede pasar cualquier cosa o bien hay gente que no quiere entregarnos la información, lo cual sería muy grave.

La Comisión debería tomar una decisión conjunta en orden a pedir caminos alternativos a la Contraloría General de la República. No podemos pedir nuevamente una prórroga si no vamos a recibir ninguna información más.

El señor PÉREZ (Presidente).- Va a quedar constancia de aquello en el informe.

El señor VON MÜHLENBROCK.- Ni siquiera han cumplido con cuestiones de forma. Somos el Congreso Nacional y no podemos pedir dos o tres veces la misma información que requerimos para nuestro trabajo.

Respecto de las conclusiones, no podemos olvidar por qué fracasó el tren y debemos señalar a todos los responsables en su justo mérito.

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

REDACCIÓN DE SESIONES

14

El señor MONCKEBERG (don Nicolás).- Señor Presidente, sería un gran avance si hoy concordamos en el listado de las entidades. Tengo tres grupos. Uno contiene las entidades encargadas de la ejecución del plan trienal, en que menciono al presidente del directorio como figura distinta al resto del directorio, porque vimos que él tuvo ciertas facultades en la ejecución de los proyectos que van mucho más allá de la función de un presidente tradicional, ya que él era casi un cuasi gerente, un presidente ejecutivo.

Además del presidente, menciono al directorio, al gerente general, señor Castillo, al gerente de finanzas y a otras gerencias que quizás sean menos protagonistas, pero que no podemos dejarlas fuera, porque vimos que hubo mucho desfalco en gerencias menores.

Respecto de los órganos de control, tengo identificados al superintendente de Valores y Seguros, al Sistema de Empresas Públicas, a la contraloría interna de la empresa y a la Contraloría General de la República. No olvidemos que esta última sólo vino a detectar irregularidades con el cambio del contralor. Habría que evaluar si la Contraloría anterior...

El señor PÉREZ (Presidente).- No olvidemos que Ferrocarriles no le permitía eso.

El señor MONCKEBERG (don Nicolás).- No quiero anticipar lo que pueden ser las conclusiones, sólo estoy enumerando las entidades para que después evaluemos si tienen o no responsabilidades.

Continúo con el listado: Mideplán, que fue la que hizo la evaluación social y económica de los proyectos, y agregué al Congreso Nacional por si, eventualmente, la Comisión concluye que fuimos negligentes en la aprobación de los presupuestos.

El señor PÉREZ (Presidente).- ¿Y el Ministerio de Transportes?

El señor MONCKEBERG (don Nicolás).- Para allá voy. También podría haber un capítulo referido a la responsabilidad político-administrativa, en que están incluidos el Ministerio de Transportes, en forma directa, junto con el Ministerio de Hacienda, la Dirección de Presupuestos y el Presidente de la República.

En algunos casos, la responsabilidad será administrativa y, en otros casos, podría ser sólo política o bien ninguna de ellas. ¿Por qué no puse a Mideplán en este grupo? Básicamente, porque la labor de Mideplán debió haber estado más en el área de controlar que los proyectos que se visaran efectivamente cumplieran los estándares de rentabilidad; es una cuestión un tanto más técnica.

Creo que la eventual responsabilidad del Presidente, de un ministro de Hacienda o de Transportes y de un director de Presupuestos es mucho más política que administrativa. Por eso los puse en este tercer grupo.

Insisto en que este listado no es para establecer responsabilidades, sino para que la Comisión debata si tienen o no alguna responsabilidad.

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

El señor ALVARADO.- Señor Presidente, bajo la lógica de la última intervención, es sano que dentro de esos capítulos formalicemos, durante estos días, las propuestas de conclusiones para que la Secretaría, en función de la estructura que le demos, las ubique dentro

REDACCIÓN DE SESIONES

15

de los capítulos y comencemos la discusión, porque si la dejamos siempre abierta vamos a tener dificultades para concretar. Si hay propuestas similares, se pueden consensuar; si hay discrepancias, se pueden buscar puntos de acuerdo, o, por el contrario, las separamos. Conuerdo con la lógica de esta estructura.

Creo que el SEP tiene responsabilidad, tanto en el diseño del plan trienal como en su control y seguimiento. Está presente en las dos instancias, al igual que el Ministerio de Hacienda, porque estos recursos nacen de una propuesta de Ferrocarriles, que patrocina el SEP, y después convencen al Ministerio de Hacienda, que les entrega los fondos, y después todo el mundo se olvidó. Hay que determinar cuáles fueron los criterios que tuvieron al momento de aprobar los fondos y por qué razón se omitió el seguimiento o control. Por eso, hay aspectos de algunos organismos que cruzan más de un capítulo.

Una vez aprobada una estructura, en la próxima sesión deberíamos discutir las propuestas de conclusiones que cada cual ha presentado, dentro de esa lógica.

El señor OJEDA.- La sugerencia que hizo el diputado es buena. No necesariamente uno puede determinar si son responsables o no, o qué grado de responsabilidad pueden tener -mayor, menor o ninguna-, pero me resulta difícil entender la responsabilidad del Congreso Nacional. Creo que eso es muy liviano.

Si alguna responsabilidad tuvo el grupo de diputados de la bancada ferroviaria fue haber echado a andar este asunto, pero si no salió bien no es nuestra responsabilidad.

Recuerdo que tuvimos muchas reuniones -y eso nos refuerza nuestra responsabilidad en el seguimiento- con los ejecutivos, porque teníamos la inquietud, pero si ahora ellos cuentan otra historia, allá ellos.

Creo que es inaceptable sugerir la responsabilidad del Congreso Nacional, porque no teníamos los mecanismos y además es muy liviana la acusación. Yo, por lo menos, no la acepto.

El señor GARCÍA (don René Manuel).- Estoy de acuerdo.

El señor PÉREZ (Presidente).- Para el conocimiento de los colegas que llevan menos tiempo en el Congreso Nacional, quiero decirles que invitábamos a los ejecutivos y venía el gerente, varios subgerentes y gerentes de filiales, quienes nos mostraban mucha documentación y nos decían que todo andaba muy bien, pero nunca nos dijeron que tenían alguna dificultad. Al contrario, hablaban del abovedado de la línea, de los pasos bajo y sobre nivel que iban a hacer para evitar accidentes. Es decir, era una cuestión espectacular. Pero nunca nos dieron una señal de que esto iba por mal camino. Entonces, como eso quedó clarísimo, aquí no tiene ninguna responsabilidad el Parlamento. Nosotros no tenemos por qué estar preocupados de saber cómo la extensión A, B o C usa los recursos. En el Congreso Nacional priorizamos y los aprobamos para lo se supone que están destinados. Para eso hay ejecutivos de distinto nivel y está el ministerio, que tienen que hacer ese trabajo.

Tiene la palabra el diputado René Manuel García.

El señor GARCIA (don René Manuel).- Señor Presidente, les pido a los colegas un minuto de atención.

Voy a dar lectura a la petición de creación de la Comisión investigadora.

REDACCIÓN DE SESIONES

16

"La Cámara de Diputados, en sesión de esta fecha y en virtud de lo dispuesto en el artículo 52, N° 1, letra c), de la Constitución Política de la República, ha presentado su aprobación a la siguiente solicitud de 64 señores diputados."

"De conformidad con lo preceptuado en el artículo 52, N° 1), letra c), de la Constitución Política de la República, y en los artículos 297 y siguientes del Reglamento de la Corporación, los abajo suscritos solicitamos se sirva recabar el acuerdo de la Sala para que se cree una Comisión Especial Investigadora, tomando en consideración lo siguiente:". ¿Por qué lo leo, señor Presidente? Porque quiero que cada cosa que se investigó se mencionó en el informe y se incluya lo que estamos proponiendo; no es por otra razón.

Continúo: "Las graves denuncias de presuntas irregularidades ocurridas en la Empresa de Ferrocarriles del Estado, EFE, que dicen relación con de la recepción de 2 trenes no aptos para la función contratada;...". Hay que referirse a los trenes que se recibieron, cómo se hizo el negocio y todo ese cuento. Estoy ordenando para que no haya confusión y después no tengamos claro dónde vamos a incluir este punto.

Después continúa: "...la contratación de empresas consultoras por trabajos ya realizados;...". Éste es el segundo punto investigado por la Comisión.

Prosigo: "...el no cobro de boletas de garantía o facturas no cobradas;...", que corresponde a otro capítulo.

Y sigue: "...altos sueldos e indemnizaciones pagadas a los altos ejecutivos de EFE en contravención a los instructivos presidenciales en esta materia. Y en general poder determinar como se ha desarrollado del Plan Trienal de la Empresa que según los antecedentes que se posee mantiene un importante déficit económico.". El plan se realizó de tal manera, estos fueron los déficit, etcétera. Estoy proponiendo un orden en base a lo que dice el documento, sino vamos a volver loco al Secretario.

No voy a seguir, porque lo importante es que nos concentremos en los objetivos que perseguía la creación de esta Comisión investigadora y en los puntos que se iban a investigar, ya que se podría decir cualquier cosa, pero lo corresponde hacer es justamente lo que se nos pide en esa petición.

Entonces, propongo que respecto de cada ítem que vamos viendo, ordenadamente pongamos las conclusiones correspondientes. Por ejemplo, en cuanto a la ausencia de control, se mencionará al SEP, a la Superintendencia de Valores y Seguros, el presidente del directorio, etcétera. Si vamos viendo los puntos que nos encomendaron, podemos ordenar el trabajo. Por último, si surge una materia extra, la Comisión podrá decir que en consideración a que salieron dos o tres puntos extras, a pesar de que no estamos mandatados para investigarlo, también tienen relación con la materia y estas son las conclusiones sobre esos puntos que investigó la Comisión. De esa forma podemos ordenar el trabajo e incluir lo que se ha propuesto en la Comisión. No podemos mandar a la Sala todo el mamotreto de cuestiones que tenemos.

Ésa es mi propuesta para ir ordenando el trabajo e ir contestando punto a punto el mandato que nos dio la Sala.

El señor PÉREZ (Presidente).- La Secretaría tiene clarísimo cómo vamos a abordar el trabajo.

Tiene la palabra el diputado Alfonso De Urresti.

REDACCIÓN DE SESIONES

17

El señor DE URRESTI.- Señor Presidente, sólo quiero aclarar que no he señalado que se haga un escrutinio de la actuación del Parlamento. Sí me sumo a las palabras del Presidente, en el sentido de que no es posible que en el anterior período legislativo hayan asistido a la Comisión ejecutivos y representantes a contar situaciones que no correspondían a la realidad, al igual que lo han hecho ahora altos ejecutivos y autoridades que tampoco dijeron la verdad. Eso es lo que planteo. Se trata de ver de qué manera, como Cámara de Diputados y como Comisión nos valoramos.

-Hablan varios señores diputados a la vez.

El señor DE URRESTI.- Señor Presidente, espero que me permitan terminar mi intervención.

La responsabilidad que cabe es que ese tipo de situaciones no se produzcan, y lo planteo en blanco y negro. ¡Qué oportuno y necesario habría sido que esos ejecutivos de esta empresa hubieran dicho la verdad y no haber escuchado esos cuentos de colores que nos venían a contar!

Reitero: No es posible que en la Comisión, con la relevancia que tiene, mientras estamos trabajando, el presidente del directorio señale cosas absolutamente contradictorias con la política del gobierno y con lo que plantea la Presidenta de la República. Ésas cosas hay que dejarlas en evidencia.

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

El señor ESPINOZA.- Señor Presidente, considero que el resumen que hace el diputado Monckeberg guarda relación en un 90 por ciento con lo que todos nosotros estimamos respecto del nivel de responsabilidades.

Solamente hago un llamado a que no tratemos de sacar de esto un provecho político, una vez más, para tratar de vincular esta responsabilidad al ex Presidente Lagos y así terminar con dos informes, lo que le va a restar fuerza y preponderancia a esta Comisión. Creo que el trabajo ha sido serio, se ha desarrollado una investigación minuciosa y todos tenemos claros cuáles son los niveles de responsabilidades que existen. Incluso, creemos que cuando el diputado Monckeberg habla del Ministerio de Transportes también toca a un socialista. Pero no se trata de defender a gente del Partido. Creemos que hay una responsabilidad y la vamos a señalar expresamente dentro de nuestras conclusiones. Pero de ahí a tratar, una vez más, de poner en la palestra pública al ex Presidente Lagos hay una diferencia. Un Presidente de la República no puede tener conocimiento minucioso de todo lo que ocurre.

Es más, aquí se ha comprobado que mucha de la información que se le entregaba no guarda relación con lo que estaba ocurriendo en la realidad. Nos mintieron a nosotros en esta misma Sala y también lo hicieron con el Presidente. Desde esa perspectiva, cuando el diputado De Urresti plantea el tema de la responsabilidad que tenemos nosotros, también se refiere a eso. Aquí hubo personas que emitieron informes. He tenido conversaciones y he recogido antecedentes -que quiero entregar en la próxima sesión- que considero importantes, que son nuevos, que guardan relación con toda una serie de cosas que incluso nosotros no conocemos.

En los últimos días, me ha llegado la información de que en Ferrocarriles del Estado, en un sistema de torniquetes, que son las barreras como las que existen en el Metro para el ingreso de pasajeros, se invirtieron más de 3 mil millones de pesos y hoy no están siendo utilizados para nada. Es más: nunca se utilizaron.

-Hablan varios señores diputados a la vez.

REDACCIÓN DE SESIONES

18

El señor ESPINOZA.- Por eso espero que no terminemos con dos informes, porque a eso nos va a llevar lo último que planteó el diputado Nicolás Monckeberg. Al final podríamos tener dos informes, que van a tener menos fuerza, en lugar de uno mucho más contundente.

El señor PÉREZ (Presidente).- Llegando muy cerca del final del trabajo de esta Comisión, pese a los inconvenientes, dificultades y lo complejo del tema, he sentido siempre mucho agrado por estar compartiendo con los colegas de la Alianza y de la Concertación este problema porque es un tema país. Y la forma en que hemos ido abordando esto es realmente importante.

Quisiera que al final -y lo hemos conversado con los diputados Alvarado y Nicolás Monckeberg- lleguemos a un informe único y consensuado que no nos divida a última hora, porque sería lamentable. Y creo que no va a ser así. Pero nos queda poco tiempo para terminar el informe como corresponde.

Entonces, con lo que se ha esbozado como eventuales conclusiones, pido a nuestro Secretario que haga un resumen de cada una de ellas, para que nos juntemos el próximo martes en la noche, a las 20.00 ó 20.30 horas, y que continuemos el miércoles, porque la semana subsiguiente es distrital.

Tiene la palabra el diputado Claudio Alvarado.

El señor ALVARADO.- Señor Presidente, sin perjuicio de que sesionemos el próximo martes o miércoles, propongo establecer un plazo hasta este viernes o hasta el próximo lunes para ingresar a la Secretaría las propuestas de conclusiones y que ésta las ordene. De lo contrario, vamos a repetir el debate y se nos va a pasar el tiempo.

El señor PÉREZ (Presidente).- Si lo desean, pueden ingresar conclusiones o una por una y con posterioridad las analizaremos y discutiremos, para introducirles las modificaciones que estimemos pertinentes.

Por lo tanto, si les parece, nos reuniremos el próximo martes, a las 21 horas, en alguno de los comedores de la Vicepresidencia.

¿Hay acuerdo al respecto?

Acordado.

El señor MONCKEBERG (don Nicolás).- Señor Presidente, por qué no trata de averiguar quién le hacía la comida a los directorios de EFE, que, al parecer, eran bastante buenas. Lo pregunto porque una de las aristas que está investigando la justicia, que dice relación con los almuerzos que organizaba una vez al mes el directorio de EFE con los periodistas, puesto que en cada uno de ellos se gastaban aproximadamente 3 millones de pesos.

-Hablan varios señores diputados a la vez.

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

-Se levantó la sesión a las 12.15 horas.

REDACCIÓN DE SESIONES

19

CLAUDIO GUZMÁN AHUMADA,

Redactor,

Jefe de Taquígrafos de Comisiones.