

GAB. PRES. (O) N° 2.900/731

ANT. : Oficio 374 Cám. Diputados

MAT. : Remite documento.

SANTIAGO, 26 JUL 1990

DEL : JEFE DE GABINETE PRESIDENCIAL

AL : JEFE DIVISION JURIDICO-LEGISLATIVA
SR. PEDRO CORREA O.

- 1.- Por expresas instrucciones del Presidente de la República, remito a Ud. Oficio N° 374 de la Honorable Cámara de Diputados, mediante el cual hace llegar al Poder Ejecutivo, el texto del discurso que el diputado Hosain Sabag pronunció sobre la Empresa de Ferrocarriles del Estado.
- 2.- Hago presente a Ud. que el Oficio mencionado en el párrafo anterior ha sido recibido en la Presidencia de la República con fecha 25 de Julio de 1990, por lo que, según establece la Constitución Política del Estado en el artículo 48 número 1, el Gobierno debe dar respuesta dentro del plazo fatal de 30 días.
- 3.- Por lo anterior solicito a la División a su cargo, tenga a bien, evacuar lo requerido por la Cámara de Diputados antes del día 24 de Agosto de 1990. Igualmente, ruego a Ud. me informe acerca de su respuesta.

Saluda atentamente a Ud.



CARLOS BASCUNAN EDWARDS
Jefe de Gabinete Presidencial

DISTRIBUCION:

- 1.- Jefe División Jurídico-Legislativa
- 2.- Gabinete Presidencial (Arch.)
- 3.- Arch. Correlativo
(90072619)

*CAMARA DE DIPUTADOS
CHILE*

Oficio N° 374

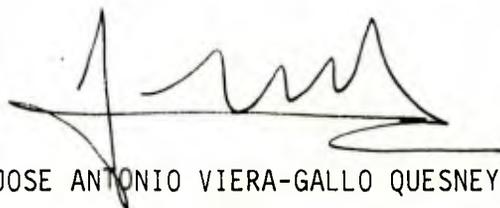
VALPARAISO, 22 de julio de 1990.

Por acuerdo de la Corporación, adjunto remito a V.E. el discurso pronunciado en este hemiciclo, en la sesión 10ª, por el Diputado don Hosain Sabag Castillo, que se refiere a la grave situación en que se encuentra la Empresa de Ferrocarriles del Estado solicitando, si lo tiene a bien, se sirva impartir las instrucciones necesarias para su resolución.

Lo que tengo a honra poner en conocimiento de V.E.

A S.E. EL
PRESIDENTE DE
LA REPUBLICA

Dios guarde a V.E.



JOSE ANTONIO VIERA-GALLO QUESNEY
Presidente de la Cámara de Diputados



CARLOS LOYOLA OPAZO
Secretario Accidental de la Cámara de Diputados

HMS

CAMARA DE DIPUTADOS
CHILE

CRITICA SITUACION DE LA EMPRESA DE LOS FERROCARRILES DEL ESTADO.

OFICIOS EN NOMBRE DE LA CAMARA.

El señor SABAG.- La grave situación que afecta actualmente a la Empresa de los Ferrocarriles, me ha motivado para hacer un análisis profundo de tal situación, lo que también es preocupación de la opinión pública, de sus trabajadores y de su Director General, quien no ha trepidado en calificarla de "desastrosa".

Por esta misma razón, el Presidente de la República, en su mensaje ante el Congreso Nacional expuesto el 21 de mayo último, ha dejado en claro que el Gobierno actual recibió a la Empresa de Ferrocarriles "disminuida y en un estado de lamentable deterioro de su infraestructura y material rodante, con una deuda de arrastre de 88 millones de dólares que no puede pagar con los ingresos que genera".

Según datos complementarios que se han publicado sobre esta crítica situación, Ferrocarriles logra mantener hoy en circulación solamente el 50 por ciento de su parque de locomotoras, el 70 por ciento de los carros de carga y apenas un 40 por ciento de los coches de pasajeros.

Esta realidad es reflejo de los bajos estándares de mantenimiento que han sufrido los equipos rodantes, siendo aún más grave

CAMARA DE DIPUTADOS
CHILE

2.

el hecho de que sólo una parte de los actualmente detenidos podría ser rehabilitada, ya que el resto ha sido desmantelado para usarlo como fuente de repuestos.

Peor aún es la situación de mantenimiento de la vía férrea, lo que, para poder mantener los índices de seguridad del transporte, ha obligado a reducir la velocidad de los convoyes. En esta forma, un tren "rápido" de Santiago a Puerto Montt demora, para 1.080 kilómetros de distancia, un tiempo de 19 horas, y a Concepción, para 577 kilómetros, más de 8 horas y media. Así, mientras en el mundo desarrollado un tren francés acaba de batir el récord de velocidad, con 515 kilómetros por hora, nuestros ferrocarriles nacionales logran apenas alcanzar --en el mejor sector de la vía electrificada, entre Santiago y Chillán-- 90 a 100 kilómetros por hora de velocidad máxima. Más al sur, donde el estado de la vía exige fuertes prevenciones, este magro récord baja a 70, 60, y en numerosos sectores, hasta 140, e incluso, menos kilómetros por hora.

Este abandono en la conservación de las vías férreas, ha sido causa de numerosos accidentes, tanto en trenes de pasajeros como de carga, lo que ha motivado una fuerte desconfianza en este servicio, además de las graves pérdidas para la Empresa. De los 800 puentes existentes, que suman más de 25.000 metros de longitud, muchos, al igual que la generalidad de las obras de arte, tienen entre 80 y 100 años de

CAMARA DE DIPUTADOS
CHILE

3.

antigüedad y exigen un urgente y completo mantenimiento.

Es lamentable observar cómo verdaderas obras de arte, construidas en la época del gran auge del salitre, hoy se deterioran y están en serio peligro por falta de mantenimiento. Es necesario señalar que la mayoría de los puentes no se pintan hace más de 20 años, lo que constituye un acto de verdadera irracionalidad.

Para resumir un somero diagnóstico, puede asegurarse que la empresa ferroviaria al borde de la quiebra y en crítica situación operativa recibida por el gobierno del Presidente Aylwin, justifica lo expresado por él hace un tiempo en un acto público, quien señaló textualmente: "Yo acuso a quienes han destruido a los Ferrocarriles del Estado, situados antiguamente entre los mejores del continente".

La causa fundamental de la actual situación radica en las condiciones a que la Empresa fue sometida durante los últimos 16 años. Sus principales factores fueron:

1.- Drástica reducción de los aportes fiscales a Ferrocarriles, los que desaparecieron totalmente a partir de 1979.

2.- Aunque se pretendía que desde entonces la Empresa compitiera en condiciones de equidad con el transporte carretero, se mantuvieron las distorsiones del mercado en perjuicio de Ferrocarriles: el Estado continuó construyendo y reparando los caminos, con fuerte subsidio al transporte pesado que más los destruye, mientras que

CAMARA DE DIPUTADOS
CHILE

4.

Ferrocarriles ha debido construir y mantener las ferrovías sin aportes ni subsidios estatales.

3.- Se obligó a que Ferrocarriles cargara con el peso de una deuda generada por anteriores inversiones de capital y por las indemnizaciones a que obligó la enorme reducción de su valioso personal. Valga señalar que, de los 27.000 trabajadores ferroviarios existentes en 1973, quedan hoy sólo 6.700.

4.- El peso de la deuda así generada ascendía a 52 millones de dólares en 1979. Para hacerle frente se debió recurrir al endeudamiento bancario, la venta masiva de activos, la restricción de los gastos operativos y de mantenimiento, y la emisión de bonos de deuda interna.

Siete años después, en 1986, los 52 millones de dólares de la deuda original habían subido a 120 millones. En los tres años siguientes --1987 a 1989-- la Empresa vendió activos por valor equivalente a 72 millones de dólares. Sin embargo, la deuda, en vez de bajar a 48 millones, sólo se redujo a los 88 millones de dólares que hoy arrastra, ya que en sólo esos tres años se pagaron 40 millones de dólares en intereses, cifra que, en los diez años entre 1979-1989, alcanzó a 125 millones de dólares pagados únicamente en intereses.

Esta situación determina hoy que, a principios del próximo mes de julio, se tengan que pagar amortizaciones e intereses por 2.000

CAMARA DE DIPUTADOS
CHILE

5.

millones de pesos, y que durante los próximos cinco años el promedio anual respectivo sea de 5.000 millones de pesos en moneda actual. Mientras tanto, los ingresos de la Empresa para el presente año se calculan en 20.080 millones de pesos, y los gastos, en 22.680 millones, lo que arroja un déficit de 2.600 millones de pesos en el presupuesto corriente.

Todo ello revela la imposibilidad de que Ferrocarriles siga operando en las condiciones actuales.

Pese a lo que significa para el país la situación extrema a la que una política absolutamente errada condujo a nuestros Ferrocarriles, es indudable que el bien común nacional exige su rehabilitación.

Entre las múltiples razones que lo justifican, señalo las siguientes:

1.- Ferrocarriles constituye el único medio terrestre de transporte masivo, antecedente de la mayor importancia hoy, cuando la congestión de carreteras y puertos constituye un grave problema nacional.

2.- Agreguemos a ello --cuando la pesadilla de la contaminación ambiental está obligando a adoptar drásticas medidas de emergencia-- que el transporte ferroviario no es contaminante, al funcionar con energía eléctrica en el sector de mayor densidad de

CAMARA DE DIPUTADOS
CHILE

6.

tráfico. Esta energía es de origen nacional, renovable, más eficiente y barata que el petróleo, producto importado, caro, y fuertemente contaminante.

3.- La rehabilitación de Ferrocarriles puede evitar o postergar cuantiosas inversiones en infraestructura vial. Recientemente el señor Ministro de Obras Públicas daba a conocer que, sólo para conservación y mantenimiento vial, el país requiere de una cifra superior a los 120 millones de dólares anuales.

4.- La crítica situación de nuestros ferrocarriles implica una virtual destrucción de la columna vertebral del país. En un territorio vertical como el nuestro, sometido a ineludibles y periódicas catástrofes naturales, constituye grave irracionalidad haber atentado de tal forma contra el ferrocarril, que precisamente en esas situaciones de emergencia ha demostrado su capacidad para restablecer rápidamente la comunicación y unidad territorial.

5.- Si se opta por no rehabilitar a Ferrocarriles, continuará deteriorándose, hasta el punto de perderse completamente su patrimonio, cuyo costo de reposición supera los 2.000 millones de dólares. El costo de no efectuar esta rehabilitación, en los próximos 5 años, sería de 140 millones de dólares.

CAMARA DE DIPUTADOS
CHILE

7.

Por la acumulación de intereses de la deuda y arrastre del déficit corriente, más otros 170 millones de dólares por aumento del deterioro del patrimonio ferroviario.

De acuerdo con las informaciones conocidas recientemente, la falta de aporte del Estado a Ferrocarriles durante más de 10 años, a la vez que --como lo reconocía hace pocos días un editorial del diario La Segunda-- el gobierno pasado daba prioridad al transporte terrestre, significó que la empresa ferroviaria le ahorrara al erario nacional el equivalente a 235 millones de dólares.

Hoy, cuando su situación se ha tornado insostenible, es legítimo que el Estado salga en defensa de esta Empresa Nacional para lo cual me permito sugerir lo siguiente:

1.- Que el Estado asuma el pago de la deuda de arrastre, equivalente a 88 millones de dólares, que la Empresa no tiene posibilidades de pagar. Es necesario destacar que el Estado ha avalado las deudas de Ferrocarriles.

2.- Que el Estado financie la recuperación de la infraestructura ferroviaria, como lo debió haber hecho si durante el último decenio hubiera querido establecer la equidad con el tratamiento dado al transporte carretero. El presupuesto para la recuperación de vías férreas, obras de arte, sistemas de electrificación, señalización y comunicaciones, alcanza para los próximos seis años a poco más de 119

CAMARA DE DIPUTADOS
CHILE

8.

millones de dólares.

Si a estos 119 millones se suman los 88 que alcanza el arrastre de la deuda, el aporte estatal solicitado alcanzaría así a los 207 millones de dólares.

3.- Finalmente, cabe señalar la importancia que desde el punto de vista social reviste el transporte de pasajeros, rubro en el que la participación de Ferrocarriles sufrió en los últimos años, una de las reducciones más perjudiciales para la comunidad nacional.

Uno de los índices más claros del deterioro de los servicios ferroviarios lo constituye su pérdida de significación dentro de los volúmenes de transporte nacional.

La actual Empresa de los Ferrocarriles del Estado se encuentra prácticamente reducida a lo que fue hasta hace poco el Ferrocarril del Sur, con funcionamiento entre Valparaíso y Puerto Montt. El Ferrocarril del Norte, entre La Calera e Iquique, fue vendido a la CORFO como una de las acciones postreras del Gobierno Militar.

En su situación actual, el transporte de carga por Ferrocarriles del Estado ha disminuido en un 6 por ciento respecto de 20 años atrás, mientras en igual lapso el de carga por camiones aumentó en un 250 por ciento. En un mercado de 6.000 millones de toneladas/kilómetro, la participación ferroviaria alcanza así a sólo un 25 por ciento, mientras que 20 años atrás era de un 50 por ciento.

CAMARA DE DIPUTADOS
CHILE

9.

No obstante esta magra situación, el ferrocarril, como lo ha señalado hace unos días en comentario editorial del diario Las Ultimas Noticias, transporta casi el 100 por ciento del cobre, más del 80 por ciento del carbón, el 75 por ciento de la celulosa, el 50 por ciento del acero, el 50 por ciento de la cebada, el 40 por ciento de los rollizos, el 35 por ciento del trigo, el 35 por ciento del azúcar y el 30 por ciento de los fertilizantes. Estas cifras demuestran la enorme importancia del transporte ferroviario en sectores estratégicos de la economía nacional.

Al efectuar las impostergables medidas de rehabilitación que se requieren de parte del Estado, Ferrocarriles quedaría en condiciones de responder con eficiencia a lo que la comunidad nacional tiene derecho a exigirle.

Se ha indicado, por ejemplo, que con equipos suficientes, la Empresa debería crecer en los próximos años en un 8 a 12 por ciento anual, elevando así su volumen de transporte, de 1.500 a 2.000 millones de toneladas/kilómetro en 1994.

Existe al respecto un mercado potencial de transportes masivos que Ferrocarriles podrá captar en la medida que cuente con mayor capacidad de equipo tractor y remolcado. Valga considerar al respecto las extraordinarias posibilidades que ofrece, por ejemplo, la expansión del rubro forestal, cuya demanda de transporte se calcula aumentará en

400 millones de toneladas/kilómetro en los próximos tres años, lo que equivale a casi un 30 por ciento del volumen total de la carga ferroviaria actual.

Con los excedentes que genera una operación eficiente, la Empresa --según se ha dado a conocer-- estaría en condiciones de afrontar la recuperación de sus medios de producción: equipos rodantes, maestranzas y terminales.

Esta inversión con esfuerzo propio alcanzaría, en un plazo de seis años, un monto superior a los 21.000 millones de pesos, en moneda actual.

La progresiva consolidación de su eficiencia operativa puede así permitir a Ferrocarriles financiar en 1994 el 60 por ciento de los cargos anuales por depreciación de sus medios de producción, y llegar a cubrir en el mediano plazo el 100 por ciento de ellos.

Las condiciones de la demanda ya indicadas, y las inversiones de recuperación, permiten proyectar de esta forma para Ferrocarriles resultados presupuestarios positivos en los próximos cuatro años, para llegar a generar más de 4.000 millones de pesos anuales como excedente a partir de 1993, los que naturalmente deben ingresar a arcas fiscales.

Nadie podrá justificar como racional el que durante más de

15 años se hayan adoptado respecto de los Ferrocarriles del Estado políticas cuya mantención en el tiempo los condenaría en forma inexorable a su total colapso y virtual desaparición.

En un país con la conformación y características del nuestro, lo obrado durante el régimen pasado en contra de nuestros ferrocarriles será juzgado en forma implacable por las futuras generaciones; las mismas que a través de experiencias ajenas a la nuestra puedan contemplar a los ferrocarriles de otras latitudes convertidos en símbolos de una era en que predominarán la alta tecnología y la eficiencia, patentizadas en términos tales como comodidad, velocidad y capacidad plena de integración nacional.

Tras la triste actuación que en los últimos años se materializara en contra del sistema ferroviario nacional, es responsabilidad de nuestra recuperada democracia el arbitrar --dentro de los medios disponibles-- las urgentes e insoslayables medidas que se requieren para revertir en cuanto sea posible la lamentable herencia recibida al respecto.

En suma, debe rehabilitarse a la Empresa de los Ferrocarriles del Estado para que --como lo señalara el Presidente Aylwin en su Mensaje al país el 21 de mayo último-- ello "signifique consolidar un sistema de transporte ferroviario eficiente y moderno

adecuado a las necesidades de transporte del país".

Si bien es cierto que países como el nuestro han estado condenados por muchos años a marchar a la retaguardia del progreso que señalan las naciones desarrolladas, es hora ya de que no nos resignemos a mantener el ritmo y a seguir marcando el paso.

Es, precisamente, el mundo desarrollado el que nos indica que no podemos prescindir del transporte ferroviario, y que tampoco podemos mantenerlo en condiciones de postración e ineficiencia.

En nuestro país, a pesar de que los ferrocarriles han dejado atrás la era energética del carbón, se han visto obligados a quedarse en cierta forma en ella, en virtud del tratamiento injusto que vedó totalmente su modernización y los sumió en el estancamiento y el deterioro, que los han dejado al borde de la agonía.

Por ello, como se dijo antaño respecto del carbón, valga prevenir ahora respecto de nuestros trenes: "No le destinemos al ferrocarril un negro porvenir".

Señor Presidente, Honorables Diputados, es por todo esto que solicito que, a nombre de la Cámara si fuese posible, se envíen oficios a Su Excelencia el Presidente de la República, al señor Ministro de Hacienda y al señor Ministro de Transportes, expresándole nuestra profunda preocupación por los problemas planteados, para que a la brevedad se busque soluciones adecuadas, ojalá al tenor de lo expuesto.

He dicho. Muchas gracias.