

(APROX. 30/03/1990)



MEMORANDUM

PLAN DE REHABILITACION DE FERROCARRILES

El Gobierno ha decidido rehabilitar la Empresa de Ferrocarriles orientando sus servicios a aquellos en que se pueda realizar una operación económicamente viable y para los cuales el transporte ferroviario posee ventajas comparativas. En este memorándum se plantean los principales aspectos a considerar en la ejecución del plan de rehabilitación.

Situación actual de la Empresa

La operación de Ferrocarriles ha dejado excedentes corrientes de caja que en los mejores años del último decenio ha alcanzado a los US\$ 6 millones de dólares anuales. Este bajo excedente operacional se ha obtenido sacrificando el gasto de mantenimiento. Si solamente se realizara la mantención rutinaria y se continuara la operación de ferrocarriles sin mayores modificaciones, el excedente operacional desaparecería en breve plazo.

Este deterioro acelerado de la situación financiera de la Empresa ha venido acompañado de una caída sistemática de la demanda por sus servicios de pasajeros, debido tanto a la disminución del nivel de calidad de servicio, como a la competencia que realizan otros modos de transporte que se han desarrollado rápidamente en los últimos años. El principal problema que enfrenta la empresa en el corto plazo es que su capacidad de transporte se ha deteriorado considerablemente en los últimos 10 años al no haberse realizado el gasto de mantenimiento necesario que garantice una operación con niveles mínimos de seguridad y eficiencia. Es así como existen tramos de la vía que presentan alto riesgo de accidente y cuya rehabilitación implica un gasto muy elevado en relación con las disponibilidades de recursos. Por otra parte, el deterioro acelerado de vagones y locomotoras no ha permitido satisfacer la demanda por transporte ferroviario de carga, lo que ha disminuido los excedentes que podría haber generado la operación de carga.

El transporte de carga por ferrocarril, en general enfrenta una competencia desleal del transporte por carretera. Ello se origina en el incumplimiento de las regulaciones de peso por eje, el no pago de las deudas que los dueños de camiones contrajeron

con el Estado para la adquisición de vehículos y la baja carga impositiva que no compensa los gastos de inversión y mantenimiento de infraestructura caminera.

En el caso del transporte de pasajeros, estimaciones preliminares indican que la pérdida operacional de este servicio es de alrededor de US\$ 5 millones al año, sin considerar la depreciación de los equipos que alcanza a varias veces la pérdida operacional. En las actuales condiciones de precios internacionales de combustibles, desarrollo del transporte carretero y características del transporte de pasajeros por ferrocarril es imposible cubrir los costos operacionales de este servicio.

Lo anterior, sumado a lo sucedido en el último decenio ha conducido a la Empresa de Ferrocarriles a una delicada situación financiera. Su endeudamiento ha tenido un crecimiento muy significativo desde que se terminaron las transferencias de fondos del Fisco a la Empresa (1978). En 1979 la deuda financiera alcanzaba a US\$ 50 millones, llegando a un máximo de US\$ 128 millones en 1986. El 90 % del incremento de dicha deuda se debió a la imposibilidad de cancelar los intereses devengados en el período, a consecuencia de los magros resultados operacionales. Desde 1986 y hasta 1989 se vendieron activos por US\$ 100 millones, con lo cual se cancelaron intereses y se redujo la deuda a US\$ 88 millones. De mantenerse la situación actual de la Empresa, ésta no estaría en condiciones ni siquiera de enfrentar el pago de los intereses de esta deuda.

El déficit de caja proyectado si se mantiene la situación actual alcanzaría a US\$ 86 millones en los próximos cinco años. Si este déficit pudiera financiarse con nuevo endeudamiento, el pasivo financiero aumentaría a US\$ 174 millones. Esta situación generará presiones sobre el fisco para que realice transferencias significativas de recursos a la Empresa.

El Plan de Rehabilitación de Ferrocarriles

Al adoptar la decisión de rehabilitar la Empresa de Ferrocarriles, el Gobierno sustenta su acción en los siguientes criterios fundamentales y asume junto con la Empresa los compromisos que en cada caso se señalan:

i) Es política del Gobierno que los usuarios paguen el uso de la infraestructura. Cualquier alternativa de revitalización de Ferrocarriles requiere resolver el problema de la competencia desleal del transporte caminero. Esto significa establecer un

sistema de tarifas e impuestos por el uso de la infraestructura caminera, que permita al Estado recuperar los costos involucrados. Los Ministerios de Transporte y de Obras Públicas ya han iniciado un estudio que permitirá en un plazo inferior a un año tomar las decisiones de políticas tarifarias y de impuestos que permitan corregir el problema cobrando al transporte carretero (buses y camiones) que compite con los Ferrocarriles el total de los costos de infraestructura o compensando a la Empresa en términos equivalentes. Estas medidas aumentarán la rentabilidad privada de la operación de carga de la Empresa de Ferrocarriles y mejorarán la eficiencia económica del transporte de carga en el país. Los aspectos específicos que disminuyen la competitividad del transporte de carga por ferrocarril y que el Gobierno se compromete a resolver son: 1) la existencia de un subsidio cruzado de automovilistas, en particular de aquellos que circulan en las ciudades, a los camiones y buses que compiten con ferrocarriles, y 2) la inadecuada tarificación del uso de patios portuarios que privilegia el transporte y acopio mediante camiones en desmedro de los ferrocarriles.

ii) La incapacidad de la administración pasada para abordar seriamente el problema de los ferrocarriles ha dejado una herencia de pasivos financieros y déficit acumulado de mantenimiento que hacen imposible que incluso una operación racionalizada y eficiente de la Empresa de Ferrocarriles permita pagar toda la deuda y enfrentar las inversiones de rehabilitación requeridas. En estas circunstancias el Estado absorberá aquella parte de los pasivos que la Empresa no pueda pagar con sus ingresos.

iii) Para reducir el costo para el Estado, la Empresa de Ferrocarriles pondrá a disposición del organismo que el Gobierno señale aquellos activos prescindibles que no son necesarios para el rol que debe cumplir Ferrocarriles. Los recursos líquidos adicionales que se obtengan por este concepto, permitirán: a) aliviar la exigencia presupuestaria que implica la absorción de la mayor parte de la deuda de la Empresa por el Fisco y, b) la generación de fondos de contraparte para la obtención de préstamos con el Banco Mundial u otras fuentes de financiamiento para la realización de las inversiones requeridas por la Empresa.

iv) La rehabilitación de ferrocarriles se insertará en un plan estratégico en que la empresa se orientará fundamentalmente a satisfacer la demanda por carga de los sectores más dinámicos de la economía (forestal, minero y agrícola). El servicio de pasajeros deberá reducirse y concentrarse en aquellos segmentos en que al menos sea posible cubrir los gastos operacionales. En

general, la Empresa de Ferrocarriles debe invertir principalmente en aquellas áreas en que se puede desarrollar una operación económicamente viable en el largo plazo.

Principales inversiones contempladas para los próximos años

El Plan de Rehabilitación de la Empresa de Ferrocarriles considera un programa de emergencia para los próximos cuatro años con una inversión de alrededor de US\$ 85 millones para la recuperación de la infraestructura y de US\$ 65 millones para los equipos e instalaciones.

Los componentes principales de inversión en etapa de emergencia son i) rehabilitación de la vía para llevarla a un nivel adecuado para el servicio de carga. ii) Rehabilitación de vagones de carga y reparaciones menores en coches de pasajeros. iii) Reparación de locomotoras iv) Modernización de los sistemas de señalización y comunicaciones v) Equipamiento y modernización de talleres de mantenimiento. La Empresa y el Gobierno buscarán el financiamiento internacional para el Plan de Rehabilitación ya sea a través del Banco Mundial o de otras fuentes bilaterales. La cancelación de los créditos que correspondan a la recuperación de equipos e instalaciones deberá ser realizada por la Empresa con sus ingresos futuros.

Asistencia Técnica a la Empresa de Ferrocarriles

El Plan de Rehabilitación deberá ser complementado por la Empresa con un proyecto de mejoramiento de su gestión empresarial que asegure la utilización óptima de sus recursos y la consecución de los objetivos económicos y financieros que le fije el Gobierno. Como producto del Plan de Rehabilitación y a la aplicación de este proyecto que deberá iniciarse durante el año 1990, la Empresa de Ferrocarriles deberá transformarse en una organización eficiente, orientada al mercado y económicamente sana.

Medidas de emergencia para mejorar la operatividad de la Empresa

Debido al grave deterioro de la capacidad de carga especialmente en el sector forestal se ha decidido apoyar por parte del Gobierno un financiamiento de emergencia que implica desviar recursos por aproximadamente US\$ 6 millones de préstamos vigentes para ser utilizados por la Empresa de Ferrocarriles para la realización de una primera etapa del programa de emergencia destinada a reparar vías, vagones y locomotoras. Como parte de

este programa de emergencia se contemplan además algunas medidas operativas que permitirían mejorar el desempeño de corto plazo de la empresa. En particular, se está evaluando la iniciación de un servicio combinado de tren y bus a Puerto Montt.

Se trata de establecer combinaciones con servicios de buses en la Estación de Temuco con el fin de disminuir el alto riesgo de descarrilamiento en el trayecto de Temuco al Sur y ahorrar 2 horas y media de viaje al usuario.

En una perspectiva de mediano plazo la empresa está estudiando las siguientes iniciativas:

i) Creación de un terminal multimodal de pasajeros en la Estación Central.

La Empresa de Ferrocarriles ha planteado la posibilidad de trasladar su terminal de carga a la zona sur del área metropolitana. Este traslado permitiría liberar una parte del área e instalaciones de la Estación Central. Un posible uso alternativo de estos activos consiste en la habilitación de un gran terminal de pasajeros a la costa y al Norte y Sur del país, o bien la posibilidad de realizar un gran proyecto de remodelación urbana y de vivienda. Esta propuesta además de generar recursos extras, tendría un beneficio desde el punto de vista del desarrollo urbano y del transporte en Santiago. En particular, permitiría reubicar los múltiples terminales de buses en áreas centrales de la ciudad a un área que puede tener excelentes accesos, disminuyendo los problemas de congestión. Permitiría utilizar más racionalmente el suelo urbano en áreas de alto valor económico. La Comisión Interministerial de Infraestructura de Transporte realizará los estudios necesarios para recomendar el mejor uso de estos terrenos e instalaciones desde la perspectiva del transporte y desarrollo urbano de la ciudad de Santiago.

ii) Creación de un polo de desarrollo metalmeccánico en San Bernardo.

La Empresa de Ferrocarriles posee una Maestranza en San Bernardo para realizar la reparación mayor de sus equipos. La capacidad técnica de la Maestranza se ha deteriorado significativamente con repercusiones negativas sobre la calidad del servicio que presta. Se está estudiando la posibilidad de permitir la participación en esta Maestranza de alguna empresa nacional o extranjera con experiencia en el área metalmeccánica con el fin de desarrollar una empresa de gran importancia que

además de prestar servicio a los ferrocarriles se diversifique hacia otros productos y mercados. Los terrenos que sobren serán entregados al Estado para su enajenación.

iii) Traslado de la Estación de Puerto Montt.

Se evaluará el traslado de la estación de pasajeros de Puerto Montt a la zona alta de la ciudad. Esto permitiría realizar un gran proyecto comercial y de remodelación urbana en pleno centro de la ciudad de Puerto Montt.