

**DISCURSO DE S.E. EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA,
DON EDUARDO FREI RUIZ-TAGLE,
EN EL ANUNCIO DE LA NUEVA POLÍTICA DE FERROCARRILES
Santiago, 14 de diciembre de 1995**

Palabras iniciales

Estimados amigos:

Los he convocado para anunciar una nueva política de ferrocarriles al servicio del país. Hemos decidido recuperar para Chile el servicio de ferrocarriles. Tenemos el propósito de brindar un servicio eficiente y moderno a todos aquellos compatriotas que, por diversas razones familiares o de trabajo, deben trasladarse dentro del territorio nacional.

Cuando miramos el mapa de nuestro país, pareciera que hubiese sido creado expresamente para poner allí un tren. Esta larga y angosta faja de tierra se nos presenta como el medio más propicio para que sus habitantes puedan trasladarse de un lugar a otro por medio de un buen ferrocarril.

Y así lo entendieron quienes, en el siglo pasado, establecieron los cimientos de nuestra convivencia.

El ferrocarril fue, durante más de un siglo, no sólo nuestro principal medio de transporte, sino también un instrumento clave de nuestro desarrollo y de nuestra integración nacional.

En verdad, la historia política, económica, social y cultural de Chile está estrechamente vinculada al ferrocarril. Nuestras primeras etapas de desarrollo minero, de exportaciones agrícolas, de desarrollo industrial, tuvieron en el ferrocarril un apoyo estratégico. También, y lo digo con orgullo de chileno y de ingeniero, la historia de nuestro ferrocarril ha sido fiel testigo

de la capacidad de ingeniería en nuestro país. Muchas de las obras realizadas, después de tantos años, aún conservan su vigencia técnica y su valor económico.

Ha transcurrido ya un largo tiempo desde aquellos días de gloria del ferrocarril. Hoy en día constatamos con pesar que el servicio de pasajeros está en una situación crítica.

Hay quienes piensan que se debiera poner un definitivo término a este servicio de bien público, afirmando que su crisis es terminal y que no se justifica su existencia. Lo digo con voluntad y con entereza: no seré yo quien cierre la Empresa de Ferrocarriles del Estado, ni me haré cómplice de inercias en esta materia. Por el contrario, me propongo recuperar el servicio de pasajeros para que funcione de manera eficiente y moderna. Todo chileno y chilena merece poder viajar en tren en forma cómoda, segura, digna, agradable, en tiempos prudentes, y que los trenes salgan y lleguen a la hora a los lugares que corresponde.

Durante el gobierno del Presidente Aylwin, el Honorable Congreso Nacional aprobó la Ley 19.170, que otorgó un nuevo marco legal a la administración de la Empresa de Ferrocarriles del Estado. Ello ha permitido el despliegue de un conjunto de inversiones en los servicios de transporte de carga, hoy en manos del sector privado, de evidente importancia para el fuerte desarrollo de nuestra economía.

Ahora son los tiempos de decisiones en materia del servicio de pasajeros.

Nos asiste la certeza de que en esta decisión nos acompañan los más amplios sectores del país: en particular, el Poder Legislativo, que ha expresado su interés en el tema ferroviario a través de una Comisión Especial de la Cámara de Diputados, cuyas

consideraciones han sido debidamente tomadas en cuenta; el sector privado, al cual invitamos a participar activamente de esta nueva etapa; y la gente de nuestro país, que podrá gozar de las bondades de un medio de transporte rápido, digno, cómodo, seguro, y que protege el medio ambiente.

Las razones de la decisión

La decisión que hoy anunciamos no es producto de un mero capricho. La he tomado pensando en la recuperación de un patrimonio con el cual se identifica nuestra alma nacional y pensando en una mejor calidad de vida para la gente. Se trata de poderosas razones, tal como les expondré a continuación.

En primer lugar, tenemos que reconocer que hoy en día alrededor de un 80 por ciento de la población habita en las zonas centro y sur del país. La mayoría de estas ciudades disponen de conectividad ferroviaria, que se encuentra muy deteriorada, pero con altas potencialidades de utilización.

Nuestra conformación geográfica y el hecho de que las principales ciudades cuentan además con una privilegiada ubicación de las estaciones ferroviarias, nos otorgan una ventaja extraordinaria. En el pasado, ella fue determinante en el ordenamiento de los asentamientos humanos en las áreas donde existía un servicio eficiente y confiable. Es indispensable recuperar y mejorar esta situación.

En segundo lugar, nuestras altas y sostenidas tasas de crecimiento económico traen aparejado aumentos de ingreso y legítimos deseos de las personas por moverse a lo largo del país, lo cual significa una mayor demanda potencial para esta tecnología de transporte.

En tercer lugar, nuestro país está embarcado en un irreversible esfuerzo de regionalización. En los últimos años, hemos desplegado grandes esfuerzos por descentralizar la toma de decisiones y la asignación de recursos en las regiones. A ellos debe sumarse la recuperación del ferrocarril como un medio moderno y efectivo de transporte terrestre. Así se reforzará el impulso para el desarrollo de las regiones y se abrirán opciones para generar nuevas actividades en toda su área de influencia.

La experiencia internacional ha demostrado que el desarrollo de este medio de transporte de alta calidad genera nuevas actividades y consecuentemente un mayor número de viajes interurbanos, lo cual beneficia a todos los medios de transporte. Además, un mayor equilibrio en el desarrollo de las regiones genera consecuencias positivas para sus economías. Sobre estas bases, tenemos la certeza de que la recuperación del servicio de pasajeros estimulará la sana competencia con los otros modos de transporte de pasajeros.

En cuarto lugar, las altas tasas de crecimiento de los viajes permiten prever que estos se duplicarán antes de 10 años. De no disponer de una alternativa ferroviaria eficiente y oportuna, tendremos que enfrentar elevados índices de congestión en las carreteras y en los accesos a las ciudades, como asimismo un aumento de los accidentes y de la contaminación de nuestro medio ambiente. Los más recientes estudios internacionales especializados señalan al ferrocarril como uno de los medios de transporte con menores efectos negativos sobre su entorno.

Por último, el ferrocarril fue desde sus inicios un instrumento de desarrollo e integración nacional. En este momento creemos que puede y debe retomar esa misma función, haciendo de este instrumento un lugar de encuentro de nuestra identidad histórica con las oportunidades que nos brinda el futuro.

Criterios que definen la política de Ferrocarriles

Los criterios centrales de esta política de recuperación nacional de un servicio de pasajeros de ferrocarriles son los siguientes.

Se entregará en concesión a inversionistas privados la provisión y mantención de la infraestructura ferroviaria, así como la operación de los servicios de transporte de pasajeros. Esta concesión podrá ser conjunta o separada. Ello dependerá de la conveniencia económica y técnica, pero sobre todo del imperativo de garantizar una mayor rentabilidad social del servicio que presta ferrocarriles a todos los chilenos.

Se exigirá determinados estándares mínimos de servicio en la licitación para entregar la concesión de la explotación de la vía férrea, al igual que en el caso de las carreteras. Queda bajo la responsabilidad del concesionario la ejecución y financiamiento de los proyectos de inversión y recuperación de la vía, así como su mantención por un período determinado.

El criterio de rentabilidad social será el que definirá siempre los estándares mínimos de servicio de la vía, en términos de velocidades, de seguridad y de vida útil, entre otros. Esto significa considerar no sólo los impactos sobre el sistema ferroviario, sino también en los otros componentes del sistema de transporte: menores costos de operación de vehículos, ahorros de congestión, reducción de accidentes, beneficios ambientales, menores tiempos de viaje, ahorros de inversión y mantenimiento en carreteras, figuran entre los más importantes.

Los ingresos del concesionario, generados por el uso que se haga de las vías, podrán resultar en algunos tramos inferiores a la rentabilidad mínima que exige el capital privado, en cuyo caso se

requerirá de una compensación del Estado hasta el límite que determinen los criterios de rentabilidad social. De esta manera estaremos garantizando tanto la eficiencia en el uso de los recursos públicos, como la posibilidad de que el sector privado se integre a este esfuerzo de carácter nacional.

Las licitaciones para las concesiones de los servicios de transporte de pasajeros, deberán asegurar el desarrollo de un modo de transporte eficaz y de calidad en términos de comodidad del usuario, nivel de servicio y tiempo de viaje, haciendo así posible un desarrollo competitivo con otros medios de transporte terrestre de pasajeros.

El Estado asumirá tanto un papel normativo como de regulación y fiscalización, más allá de la responsabilidad que le corresponde a la Empresa de Ferrocarriles del Estado para llevar adelante esta política que compromete sus activos.

Se dará atención preferente, en el diseño de esta política, al desarrollo de los denominados trenes suburbanos o de cercanía. La política que se ha planteado para el desarrollo urbano en torno a las grandes ciudades privilegia la conformación de poblados de tamaño intermedio, autosostenidos y con mayor integración social. Su desarrollo por parte del sector privado requiere la generación de adecuados sistemas de transporte.

La tecnología ferroviaria, por sus características de seguridad, confiabilidad en los tiempos de viajes y bajos niveles de deterioro ambiental, es altamente competitiva con otras opciones de transporte. El desafío se encuentra en la integración de los beneficios que generan los grandes proyectos inmobiliarios con los costos que imponen, en una primera etapa, los proyectos de desarrollo ferroviario.

La recuperación del ferrocarril de pasajeros, en todos los países que han optado por desarrollar este sistema de transporte, ha ido aparejada con profundos impactos en el uso del suelo y en la localización de actividades. Hay aquí un gran desafío adicional para la creatividad del sector privado.

La Empresa de Ferrocarriles del Estado

Una política de modernización de los ferrocarriles exige reorientar la gran cantidad de activos que aún posee la Empresa de los Ferrocarriles del Estado y que pueden ser incorporados al desarrollo económico y social del país.

Destacan, entre ellos, importantes terrenos localizados en áreas céntricas en un gran número de ciudades de la zona centro sur. Estos terrenos representan una clara oportunidad de renovación urbana, a través de grandes proyectos inmobiliarios que pueden ser desarrollados por el sector privado. Casos como los de las ciudades de Arica, Valparaíso, Temuco, Concepción y Puerto Montt, por mencionar algunas, podrán llevarse a cabo bajo este enfoque, cuando su factibilidad de desarrollo esté completada. De esta forma, EFE, a través de la licitación de estos terrenos, abre más oportunidades para el sector privado y para los habitantes de todas estas ciudades, en términos de generación de empleo y mejoras en la calidad de vida.

Mas aún, la Empresa de los Ferrocarriles dispone de una diversidad de otros activos que son prescindibles para uso ferroviario en el futuro, como son fajas vías y recintos de estaciones. Se deberá profundizar el esfuerzo que la Empresa ha estado realizando para liquidar estos activos, conciliando sus intereses comerciales con los intereses de las personas y de las comunidades en que están insertos.

Junto a lo anterior, los recursos que se obtengan de enajenar los bienes inmobiliarios que la empresa posee en todo el país se destinarán a su saneamiento financiero.

Pasos inmediatos

El camino que vamos a seguir es claro. La actual legislación sobre ferrocarriles permite abrir a la participación privada el mantenimiento y la explotación de la vía, así como la provisión de servicios de pasajeros y la enajenación de sus activos inmobiliarios. A partir de hoy, EFE abre sus puertas para la participación de inversionistas privados en el proceso de rehabilitación y modernización ferroviaria. Esta afirmación es válida tanto para los actuales tramos en operación, como para aquellos cuyo uso pueda ser explorado en el futuro.

Haciendo uso de la Ley N^o 19.170 de Ferrocarriles, se han constituido en octubre de este año, las sociedades anónimas especializadas que permitirán lograr con mayor eficiencia la incorporación de capital y capacidad de gestión privadas. Este trámite, indispensable para una implementación ágil de esta política, ya está concluido.

De esta forma, la empresa se abre a las regiones, para contribuir a su desarrollo e integración; a las ciudades, para contribuir con proyectos de inversión inmobiliarios y de modernización; a las personas, al ofrecerles la oportunidad de mejorar la calidad de sus viajes.

Esperamos también que se incrementen sustantivamente las fuentes laborales en el sistema ferroviario nacional, como consecuencia de transformar el proceso de deterioro del ferrocarril en uno de desarrollo y crecimiento. En esta oportunidad, quiero dejar muy claro a los trabajadores actuales de la Empresa de

Ferrocarriles que mi Gobierno tendrá una especial preocupación por salvaguardar sus legítimos intereses, así como por incorporar su experiencia en la aplicación de esta política.

Con la decidida aplicación de esta política y con la activa participación de los privados, vamos a tener nuevamente, de aquí al año 2000, un tren digno y moderno entre Santiago y Puerto Montt.

Para ello, iniciaremos las obras de recuperación y operación de la vía, con un primer tramo Santiago - Chillán, con un estándar mínimo de velocidad de diseño de 140 kilómetros por hora. Para este efecto, durante el año 1996 se llamará a la licitación para la concesión de la vía en ese tramo.

Como demostración de la decidida voluntad de avanzar de inmediato y de manera eficaz en la tarea de mejorar nuestra infraestructura ferroviaria, debo informar que en el día de ayer se ha decidido la adjudicación de la licitación pública para el suministro de 600 mil durmientes de hormigón, con sus respectivas fijaciones, a un consorcio de amplia experiencia y trayectoria, dando así un paso concreto en la modernización de nuestros ferrocarriles. El suministro representa una inversión superior a los treinta millones de dólares para los próximos tres años.

Los estándares definitivos que maximicen la rentabilidad social en los sectores Chillán-Temuco (incluyendo Concepción) y Temuco-Puerto Montt (incluyendo Valdivia), se encuentran en etapa de estudio y serán definidos en los próximos meses. En cuanto concluyan éstos estudios, se realizará el llamado para su licitación.

En el caso de los trenes de cercanía, los estudios realizados permiten concluir sobre la conveniencia de llamar, también durante el año 1996, a las concesiones de vía y de servicios en el tramo

Santiago-Maipú-Talagante, como una primera etapa de un futuro tren suburbano hasta Melipilla. Las obras de inversión en las vías deberán iniciarse durante el año 1997. La definición de otros posibles servicios de esta misma naturaleza se adoptarán una vez concluidos diversos estudios que hoy se encuentran en ejecución. En tal sentido, EFE estará abierta para recibir propuestas de servicios suburbanos y de mediana y larga distancia que de ser rentables, prontamente generarán licitaciones de dichos servicios.

En el caso de Merval, Metro Regional Valparaíso, por la importancia que reviste para la V Región, esta empresa deberá constituirse en uno de los primeros casos de aplicación de la política que he expuesto.

Asimismo, CORFO hará posible que durante el primer semestre del próximo año, los nuevos proyectos asociados a FERRONOR se encuentren en manos de los privados. Ellos serán los financistas y ejecutores del programa de inversiones requerido.

Invitación al sector privado

Invito al sector privado, nacional e internacional, a colaborar decididamente en esta tarea de recuperar el servicio de pasajeros de ferrocarriles para beneficio de toda la Nación.

Todos sabemos que la magnitud de los desafíos en materia de superación de la pobreza, de reforma de la educación, de la modernización de la salud, de modernización de la justicia, de las necesidades en materia de vivienda, de modernización del Estado, de mantener nuestra economía con tasas altas y estables de crecimiento, en fin, el desafío de construir un Estado de Equidad y una sociedad solidaria, no hacen posible que el Fisco pueda solventar por sí solo la magnitud de las inversiones que estas obras de infraestructura requieren.

Así lo hemos planteado en los casos de las telecomunicaciones, de la energía, de la infraestructura vial, de las empresas sanitarias y de los puertos. En todos estos casos el país ha conocido la respuesta creativa y sólida del sector privado. Hoy día los quiero invitar a que sumen sus talentos, sus inversiones y su capacidad de gestión a la recuperación de nuestro servicio de pasajeros de ferrocarriles.

La introducción de una modalidad renovada de transporte terrestre mejorará las condiciones de funcionamiento del mercado de transporte interurbano, incentivando a una mayor eficiencia y creatividad del sector privado, ya que tendrá simultáneamente responsabilidades en la gestión de la Ruta 5, en el ferrocarril y en el transporte aéreo. Los beneficios sociales por los mayores niveles de eficiencia y de calidad en los servicios, generados por la sana competencia, alcanzarán, sin duda, a toda la comunidad.

Palabras finales

Los desafíos son grandes y difíciles.

El ferrocarril chileno, orgullo en América, se encuentra en una situación extremadamente precaria en su servicio de pasajeros. Costó casi 100 años construir un ferrocarril que fue modelo de ingeniería y capacidad para Latinoamérica.

Recuperar este valioso modo de transporte al nivel que nuestro país requiere, necesitará del esfuerzo de varios años. Les aseguro que comprometeré todo mi esfuerzo y voluntad en esta gran tarea.

Hemos recibido múltiples manifestaciones de interés del sector privado nacional e internacional por competir por estas concesiones. Tengo la confianza, por lo tanto, en que esta invitación tendrá una sólida respuesta.

Esperamos con esto estar cumpliendo la misión que la mayoría de nuestros compatriotas nos encargara: hacer de Chile un país más grande, más integrado, más próspero, más equitativo, con mayores oportunidades para todos, y con mejores niveles de calidad de vida para todos los chilenos y chilenas.

Esta política de ferrocarriles se suma a un conjunto de iniciativas que hemos tomado en el tema de la infraestructura productiva. Hemos definido claramente una política de desarrollo portuario, dirigida a asegurar que este sector pueda responder a los crecientes requerimientos de una economía abierta y de un país que quiere constituirse en un puente entre el Asia Pacífico y toda la región latinoamericana. En el mismo sentido va nuestro compromiso de establecer, en el corto plazo, corredores bioceánicos que faciliten las comunicaciones y el transporte con nuestros países vecinos. Próximamente anunciaremos las políticas dirigidas al desarrollo de la infraestructura de aeropuertos.

A través de una activa política de concesiones de obras públicas, estamos estimulando ampliamente la participación del sector privado en ellas, liberando así recursos del Estado que se dirigen a los programas sociales. Estas concesiones operan en obras como carreteras, puentes y túneles, así como en obras de vialidad urbana; y también en el sector sanitario, con el objetivo de que en el año 2000 el cien por ciento de la población urbana cuente con agua potable y alcantarillado, y que los porcentajes de cobertura en tratamiento de aguas servidas y agua potable rural aumenten significativamente.

Al mismo tiempo, hemos definido, en todos los sectores pertinentes, marcos reguladores que fijan normas claras y estables y protegen los intereses y derechos de la gente.

Estas acciones, en los puertos, en las obras viales, en el

sector sanitario, en el sector energético, en vialidad urbana, transformarán decisivamente el rostro del país en los próximos años.

La oportunidad histórica que tenemos por delante nos exige dar un salto cualitativo en nuestra disponibilidad de infraestructura, para continuar potenciando el crecimiento estable y sostenido que hemos logrado en los últimos años. En ello hemos empeñado nuestro esfuerzo, trabajando con sentido de futuro, para asegurar el desarrollo del país y el futuro de las generaciones que vendrán.

Muchas gracias.