



ARCHIVO

EMPRESA DE LOS FERROCARRILES DEL ESTADO

SEÑOR
CARLOS BASCUÑAN EDWARDS
JEFE GABINETE PRESIDENCIAL
PRESENTE

REPUBLICA DE CHILE			
PRESIDENCIA			
REGISTRO Y ARCHIVO			
NR.	93/16673		
A:	18 AGO 93		
P.A.A.	<input type="checkbox"/>	R.C.A.	<input type="checkbox"/>
C.B.E.	<input checked="" type="checkbox"/>	M.L.P.	<input type="checkbox"/>
M.T.O.	<input type="checkbox"/>	EDEC	<input type="checkbox"/>
M.Z.C.	<input type="checkbox"/>		

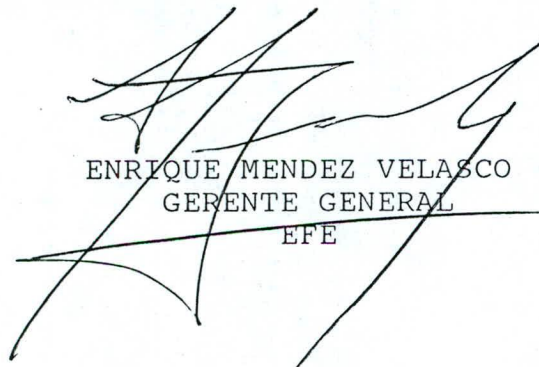
Estimado señor:

Como es de su conocimiento, en octubre de 1992 se aprobó la nueva ley para la Empresa de Ferrocarriles del Estado, destinada a lograr la transformación y modernización de EFE en un ente comercialmente viable que permita responder de manera eficiente a los requerimientos de transporte actuales y futuros del país.

Aún cuando el Parlamento, en representación de la mayoría del país, estuvo de acuerdo en el tipo de solución que se planteaba para EFE, el diario El Mercurio luego de resaltar lo promisorio de esta iniciativa, ha modificado radicalmente su postura asumiendo una posición abiertamente crítica contra este proceso. De esa forma está perjudicando la realización del plan de desarrollo de EFE, con la gravedad que ello significa dada la gran magnitud de recursos comprometidos.

En consideración de lo anterior, se envió a ese diario, una respuesta que analiza en profundidad el porqué de la necesaria recuperación de Ferrocarriles. Lamentablemente, El Mercurio en su edición del día 8 de agosto recién pasado, no publicó en su totalidad nuestra argumentación y, debido a lo relevante del tema, me permito enviarla personalmente a usted, con el objeto de darle a conocer los fundamentos de nuestro parecer.

Esperando que sea de su interés, le saluda atentamente.


ENRIQUE MENDEZ VELASCO
GERENTE GENERAL
EFE



EMPRESA DE LOS FERROCARRILES DEL ESTADO

P.067/93

Santiago, 04 de agosto de 1993

Señor
Agustín Edwards
Director Diario El Mercurio
Presente.

Estimado señor:

Varias editoriales publicadas recientemente en el diario de su digna dirección se han referido al actual proceso de modernización que está llevando adelante la Empresa de los Ferrocarriles del Estado (EFE). Llama profundamente la atención los cambios de la línea editorial que sobre esta materia se han observado en un lapso de unos pocos días. En efecto, el 21 de julio se calificaba como "promisorios" los esfuerzos del Gobierno en la revitalización de los ferrocarriles, y se opinaba que "la red ferroviaria tiene ventajas de envergadura, en especial por la economía en la movilización de la carga". Apenas diez días después, se cuestiona "la insistencia en mantener (esta) modalidad de transporte", comentando de paso que "es difícil saber si el servicio ferroviario tiene algún futuro en el país, (y que) posiblemente continuará la obsolescencia de este medio de transporte respecto de otros que compiten con él". Acto seguido se pronuncia por la total privatización de los ferrocarriles como "única forma" de recuperar este modo de transporte, criticando "la insistencia en mantener los ferrocarriles en manos del Estado o bajo un fuerte control del mismo".

Como se sabe, la modernización de EFE tiene su origen en la ley 19.170, publicada en octubre de 1992, que entre otros aspectos considera la transformación de la empresa en un ente corporativo y la posibilidad de privatizar sus distintas áreas de negocio. Estas innovaciones, impulsadas por el gobierno del Presidente Aylwin y aprobadas por la mayoría del Parlamento (algunos aspectos de la ley requirieron quórum calificado), son de una gran significación para el desarrollo de la actividad económica en el país, y representan un cambio muy profundo para una empresa cuya situación empeoró a niveles críticos en la década pasada. El actual proceso de modernización de EFE no es uno más de los tantos planes de recuperación de ferrocarriles emprendidos por la administración de turno, sino que representa un cambio institucional que responde a la voluntad mayoritaria de la opinión pública nacional refrendada con el voto de sus representantes en el Parlamento. El editorialista parece ignorar que el Congreso, por unanimidad, aprobó mantener la propiedad y gestión de la infraestructura en EFE, y que no hubo ninguna indicación ni discusión de los distintos sectores políticos sobre este aspecto fundamental de la citada ley. Se puede afirmar, entonces, que a partir de dicho cuerpo legal se ha establecido una política de Estado sobre los ferrocarriles, que ha contado con el más amplio consenso de todos los sectores del país.

Resulta inexplicable que un diario normalmente bien informado incurra en errores conceptuales que ponen en duda la consistencia de sus argumentaciones, respecto de un tema de suyo complejo, en que no existe una receta de texto para ser aplicada con la simpleza con que se pretende abordar este problema. Tampoco deja de sorprender que algunas de las editoriales que nos ocupan se han escrito precisamente en los momentos en que se lleva a cabo el más serio esfuerzo de modernización de EFE de que se tenga memoria en las últimas décadas, incluida su transformación institucional y la privatización de su área de negocio más importante (equivalente al 70% de sus ingresos). La Ley 19.170 constituye un verdadero hito en cuanto a las posibilidades que le otorga

a una vieja empresa pública como EFE para convertirse en un ente moderno y eficiente con reglas de gestión comparables a las del sector privado, lo que ya de por sí debe valorarse como un avance sustancial, como reconoce el propio diario en su editorial del 21 de julio. El Directorio y sus ejecutivos están plenamente abocados a la tarea de materializar estos cambios e innovaciones en el más breve plazo posible.

La posición abiertamente crítica que adopta la línea editorial del diario se basa en el hecho que los ferrocarriles dejan pérdidas al Estado, mientras que en el transporte de carga carretero las pérdidas, si existieran, recaerían en el sector privado. Sin embargo, los enormes costos de mantención y reposición de infraestructura vial que debe asumir el Estado y los subsidios recibidos por los camioneros a través de sucesivas renegociaciones de sus deudas con el Estado en años recientes, componen un cuadro diametralmente distinto, que ilustra hasta qué punto pueden llegar las distorsiones cuando existen subsidios encubiertos o indirectos para un modo de transporte que, se supone, actúa en el marco del libre mercado. Uno de los aspectos trascendentales del nuevo escenario que se ha dado EFE para su desarrollo es la eliminación de inequidades en el tratamiento de los modos que compiten con el ferrocarril, que no pagan el total de los costos en que incurren para ofrecer sus servicios.

El editorialista comete un error inexcusable cuando afirma que "aunque a los (camiones y buses) se les cobrara lo que corresponde por usar los caminos, de todas formas los ferrocarriles no serían competitivos, salvo en tramos o productos muy específicos y localizados". Un esquema de tarificación de primer óptimo, como se le conoce, en que los usuarios de la infraestructura vial pagan el total de los costos (provisión de infraestructura, operación, y externalidades) no existe en ningún país del mundo, y si fuera posible implementar una política de este tipo, se puede demostrar que se incrementa sustancialmente la posición competitiva de los ferrocarriles, apliándose sus ventajas comparativas a tramos o productos que en la actualidad no son rentables. Como estamos aún muy lejos en Chile de poder aplicar una política de este tipo, la ley 19.170 permite eliminar las distorsiones existentes en el mercado a través de una política de segundo óptimo que supone la entrega de una compensación a EFE, equivalente al subsidio que se otorga al transporte carretero de carga y pasajeros. Se trata de una notable innovación que viene a reparar una inequidad, que genera una asignación ineficiente de los recursos en el sector transporte y que ha conducido a la descapitalización de EFE a lo largo del tiempo.

Las opiniones vertidas en las referidas editoriales no sólo son extemporáneas si se considera el notable auge que experimentan los ferrocarriles en muchas partes del mundo (debido precisamente a sus ventajas comparativas en ciertos segmentos del mercado), sino que resultan contraproducentes en relación con el proceso de privatización del área de carga que estamos iniciando en estas semanas. Es de esperar que los interesados en invertir en esta área no se dejen sorprender por opiniones no suficientemente fundadas, y no se vean así afectadas las excelentes perspectivas que tiene el país para privatizar el negocio de carga ferroviaria, incorporando a esta actividad la capacidad de gestión y de inversión que aportaría el sector privado, que le permitiría enfrentar con éxito los desafíos del desarrollo, y en particular, los que plantea la necesidad de mejorar la competitividad de nuestras exportaciones.

Saludan atentamente a usted,


Ignacio Echevarría Araneda
Presidente


Enrique Méndez Velasco
Gerente General