

SANTIAGO; 28 MAYO 1991

Excelentísimo Señor  
PATRICIO AYLWIN AZOCAR  
Presidente República de Chile  
Presente.-

Excelentísimo Señor Presidente:

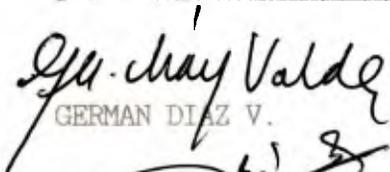
Los trabajadores y dirigentes sindicales de la Empresa de Ferrocarriles del Estado, vienen en exponer a Ud., su posición en relación al Proyecto de Rehabilitación y Privatización del área de Carga de la Empresa.

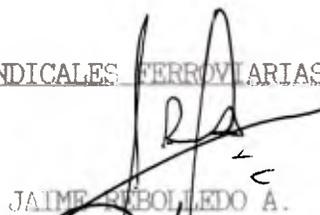
S.E., al recibir el día lunes 27 de Mayo de parte del Ministro de Transportes y del Director General - de E.F.E., parte de dicho proyecto les expresamos nuestra disconformidad y total rechazo a dicha iniciativa, elaborada sin participación de los trabajadores y que pretende destruir, creando pequeñas empresas, nuestra fuente laboral. Se suma a esto que los trabajadores quedaran totalmente desamparados y desprotegidos de sus derechos laborales y sociales, no existiendo ninguna seguridad en el trabajo.

Desde el día 02 de Enero de 1991, en que estuvimos reunidos con usted con el objeto de buscar puntos de encuentro entre trabajadores y autoridades, entendiendo que el proyecto debía mejorar la eficiencia y capacidad operacional de E.F.E. y salvaguardando los derechos de los trabajadores. Lamentablemente hemos constatado que no ha existido flexibilidad de parte de las autoridades, y ni siquiera se nos ha dado respuesta a nuestro último proyecto alternativo.

Señor Presidente, creemos que no ha existido voluntad de parte de las autoridades para darle mayor importancia al tema de Ferrocarriles, nuestra posición ha sido clara oponiéndonos a todo proyecto privatizador que conlleve incertidumbre y cesantía en nuestra Empresa.

por : ORGANIZACIONES SINDICALES FERROVIARIAS:

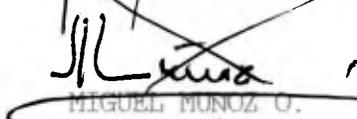
  
GERMAN DIAZ V.

  
JAIME REBOLLEDO A.

  
JOSE FEYAS G.

  
FERNANDO SANCHEZ O.

  
RAFAEL RIVERA C.

  
MIGUEL MUÑOZ O.

  
JOSE CRIADO REYES

  
VICTOR RIVERA U.

  
RICARDO MELLA G.

RICARDO CABRERA C.

JOSE BONCHA O.

TITO RAMIREZ V.

NIBALDO GARRIDO P.

RABALA SALINAS R.

CORNELIO ULLOA F.

DOMINGO ARANEDA G.

JUAN VILLANUEVA M.

DARIO GONZALEZ C.

ORLANDO RIQUELME A.

JORGE TILLERIA E.

GUILLERMO MONTAÑA

RAUL BIZAMA G.

JUAN URREA M.

ANGEL CAMEREA A.

JAI ME GONZALEZ M.

JUAN CEDEÑO Q.

JUAN ALVARADO B.

PROYECTO DE TRABAJADORES E.F.E

I. BASES Y SUPUESTOS PRINCIPALES

1. Empresa de los Ferrocarriles mantiene su patrimonio en manos del Estado.
2. Participación del sector privado mediante el sistema de Concesiones en todo negocio incremental que se estime necesario.
3. Venta de activos prescindibles a una entidad estatal o explotación comercial de los mismos en asociación con capitales privados.
4. Readecuación del personal y reducción de los costos de administración en un 20%.
5. Reestructuración de su organización a fin de dotarla de flexibilidad y dinamismo (modernizarla).
6. Establecer condiciones de equidad económica en el mercado de transporte.
7. Suscripción de un contrato programa que establezca obligaciones y compromisos mutuos de la Empresa y del Gobierno, por un período de 3 años.

II. ANTECEDENTES FINANCIEROS

1. Recursos Necesarios :

- Deuda de arrastre	US.\$ 86 millones.
- Inversión	US.\$ 68,2 millones.
T O T A L	<u>US.\$154,2 millones.</u>

2. Financiamiento :

- Aporte Fiscal	US.\$ 38 millones.
- Superávit Operacional	US.\$ 58 millones.(1)
- Venta de activos	US.\$ 26,4 millones.
- Compensación por equidad (Tarifas)	US.\$ 23,6 millones.
- Recambio cartera vencida	US.\$ 8,2 millones.
T O T A L	<u>US.\$154,2 millones.</u>

3. Período de estudio: 4 años.

---

NOTA:

(1) Considera disminución en gastos del orden de 20% y aumento de Ventas.

### III. VENTAJAS Y DESVENTAJAS

#### VENTAJAS

1. Participación amplia del sector privado en negocios viables para ellos y con seguridad para la Empresa de Ferrocarriles.
2. El Estado mantiene la administración del patrimonio de E.F.E.
3. El aporte que entrega el Estado es por US.\$ 38 millones y si no logra un alza de tarifas en el mercado por el principio de equidad aportaría US.\$ 23,6 millones, lo que da un total de US.\$ 61,60 millones, cifra mucho más baja que el proyecto del Ministerio de Transportes (horizonte 4 años).
4. Se considera viable la E.F.E., lo que implica no vender los equipos de carga, salvo que queden obsoletos y/o dados de baja.
5. Con los aportes que hace el Estado se rehabilita E.F.E. y se paga deuda.
6. Las inversiones son menores en US.\$ 32,8 respecto al proyecto del Ministerio de Transportes, por ocupar distintos precios en mano de obra y otras actividades que producen un costo más bajo.
7. El trabajador se siente participe de estos planes y los acepta, no existiendo conflictos.

8. Las condiciones de jubilación y de desahucios son aceptadas por los trabajadores.
9. No se grava a la Empresa con indemnizaciones compensatorias permanentes y se reducen los costos de administración en un 20%.
10. Los trabajadores respaldarían a su Gobierno quién se comprometió a no privatizar E.F.E.
11. Incluye el "Contrato Programa", donde la Empresa se compromete con el Gobierno a cumplir los objetivos y metas preestablecidas, mejorando la calidad de los servicios, racionalización y mejoramiento de la gestión y todo aquello que permite alcanzar la rehabilitación y modernización de E.F.E.  
Así también el Gobierno debería cumplir lo que se comprometa para con E.F.E.
12. Se faculta fijar nuevo Valor Libro de los bienes de E.F.E., lo que permitiría presentar mejores estados de resultados.
13. No se toma una decisión que no es evaluada socialmente del punto de vista económico, como ejemplo : tasa de descongestión, tasa de descontaminación, destrucción de carreteras, etc.
14. Se reestructura su organización dando más flexibilidad a su administración.

DESVENTAJAS

1. EFE. recibe fondos para pagar deuda en forma paulatina por no vender el 51% de sus bienes de Carga (US.\$ 41 millones).
2. Debe haber cambios en la estrategia de administración para alcanzar los objetivos.

PROYECTO MINISTERIO DE TRANSPORTES Y

DIRECCION GENERAL E.F.E.

I. BASES Y SUPUESTOS PRINCIPALES

1. Empresa de los Ferrocarriles del Estado : Infraestructura (vías y terminales) y transporte de pasajeros en manos del Estado.
2. Empresa mixta de transporte de carga :
  - Privados 51%
  - E.F.E. 49%
3. Merval : Empresa estatal independiente de E.F.E., con posibilidad de participación de privados o entidades regionales.
4. FC. Arica : Modificaciones en su administración y gestión para una mayor autonomía y flexibilidad.
5. Venta de activos prescindibles a una entidad estatal o explotación comercial de los mismos en asociación con capitales privados.
6. Formación de sociedades para la explotación comercial de otros rubros que puedan significar una diversificación de sus ingresos (proyectos rodoviarios, de telecomunicaciones, etc.)

7. Reducción de personal :

1.200 a lo menos.

- Con más de 25 años de servicios y si son de la ex-Caja de Retiros y Previsión Social pueden jubilar, pero con topes existentes.
- Con más de 25 años de servicios, a los que son de A.F.P. se les cancela una indemnización del 50% de la renta imponible.

8. Reestructuración de su organización.

II. ANTECEDENTES FINANCIEROS

1. Recursos necesarios	:	
- Deuda de arrastre		US.\$ 86 millones.
- Inversión		US.\$ 101 millones.
		<hr/>
T O T A L	:	US.\$ 187 millones.
2. Financiamiento	:	
- Aporte Fiscal		US.\$ 38 millones.
- Venta del Rubro Carga (51%)		US.\$ 41 millones.(1)
- Endeudamiento		US.\$ 108 millones.(2)
		<hr/>
T O T A L	:	US.\$ 187 millones.

---

NOTAS

- (1) El valor total libro de los activos es de US.\$ 150 millones.  
(2) Puede ser disminuído por venta de activos.

III. VENTAJAS Y DESVENTAJAS

VENTAJAS :

1. Se puede amortizar parte de la deuda con la venta del 51% del rubro "Carga" por US.\$ 41 millones.
2. Se recibe aporte del Estado por US.\$ 38 millones, para pago de deu da e inversiones.
3. Si llegan créditos, pueden rehabilitarse instalaciones y equipos.
4. Se reestructura E.F.E.

DESVENTAJAS :

1. Se vende la fuente principal de ingresos que es la carga, con lo cual se disminuye el margen que deja para los otros servicios.

Aporte de Ingresos de Carga a E.F.E. :

AÑO

1988	70%
1989	65%
1990	66%

Proporción del Gasto de la Carga en E.F.E.:

1990	24%
------	-----

Margen que aporta carga en 1990 al resto de los servicios : 42%.

Aunque se cobrara peaje nunca se llegaría a obtener una cifra de

ese orden.

2. Se observa que el Estado se endeuda en US.\$ 146 millones, salvo que ésto disminuya por venta de activos.
3. Existe una contradicción financiera en la búsqueda de descargar compromisos con lo expresado en el acápite anterior.
4. La facultad que se otorga a E.F.E., en el sentido de pagar indemnizaciones por montos elevados y por tiempo indeterminado, grava a la empresa estatal y deja al personal que se acoja al beneficio del Art.4º indefenso hasta su edad de jubilar, ya que si la Empresa carece de fondos no puede pagar estas indemnizaciones.
5. Se toma una decisión de gran envergadura política, económica y social, sin realizar estudios técnicos y económicos que permitan al Estado visualizar la rentabilidad social del caso (tasa de descongestión, destrucción de carreteras, tasa de descontaminación, tasa de accidentes, etc.).
6. No se tiene claro si la nueva sociedad mixta, en su proyecto de empresa, pueda recuperar activos, cuando los actuales tienen una vida útil remanente de 10 a 15 años, ya que su valor de reposición es de US.\$ 150 millones y no de US.\$ 80 millones (precio de venta).
7. El plan de rehabilitación contempla inversiones que se destina -

rían a recuperar carros y equipo tractor que pasarían a esta nueva sociedad, sin considerar su valor en el precio de venta.

8. No se tiene claro si los peajes que cobraría E.F.E. cubrirán el costo real de este servicio. Debe tenerse presente que actualmente todas las tarifas están deprimidas por la fuerte competencia y la inequidad existente en el mercado.
9. Se faculta, en su Art.8º, que se fije un nuevo valor libro de los activos. Con esto la sociedad mixta mostrará mejores estados de resultados que la actual E.F.E.
10. Declarar desahuciado al personal o jubilarlo en las condiciones que establece este proyecto de ley es crear cesantes con un bajo subsidio.
11. Conflictos por rechazo de todos los trabajadores a estos planes, por no compartirlos y por la inseguridad laboral que dichos planes generaría.
12. Consecuencias políticas graves en el mundo sindical y desencanto con el Gobierno.
13. Ferrocarriles puede perder su carácter de regulador de precios en el transporte de carga, lo que puede traer consecuencias negativas económicas y de seguridad nacional.
14. Al formarse una sociedad mixta en el rubro carga, se regiría por una legislación distinta. Si esta sociedad fracasa va la quiebra o venta y para el Estado será más difícil ir en su ayuda.