



MINUTA

- Preocupación de los Trabajadores.
 - Situación actual de la Empresa.
 - Contratistas particulares.
 - Rehabilitación de la Maestranza.
 - Proyectos actuales de la Maestranza:
 1. Proyecto de planta de oxígeno.
 2. Taller de fundición.
 3. Reparación de locomotoras.

Santiago, agosto 14 de 1990.

M I N U T A

Preocupación de Trabajadores

- Contratistas particulares:

Cón relación a esta situación la Empresa ha ido poniendo termino a diversos contratos en la medida que tiene respaldo legal para hacerlo. Esta política la seguira aplicando.

- Taller de fundición:

La decisión es que la mayor parte de la inversión que se haga en Ferrocarriles en reparación de carros se realice en su capacidad instalada.

- Los trabajadores desean ampliar su capacidad de reparación de baterías, para que este se realice en la mayor cantidad posible en sus instalaciones y no fuera de Ferrocarriles. Igualmente la reparación de compresores.

- Se tendera a flexibilizar las trabas administrativas que dificultan que Ferrocarriles preste servicios al sector privado en la Maestranza de San Bernardo. Esto último como política global de esta Empresa.

Santiago, agosto 14 de 1990.

Director de EFE, Ignacio Echeverría:

"Debo Velar por los Intereses De 12 Millones de Chilenos"

Tercero. Así es el clima que se vive en la Empresa de Ferrocarriles del Estado.

Los dirigentes sindicales inician una ofensiva hacia los medios de comunicación, argumentando que poseen una propuesta para reestructurar el servicio mejor elaborada que la que el gobierno próximamente entregará al Parlamento.

Por su lado, nuevas autoridades intentan dar algún rumbo a la empresa que recibieron con un pasivo de US\$ 94 millones, incrementado con los cerca de \$ 1.200 millones cancelados el 2 de enero de este año; a los que deben sumar el servicio de su deuda por otros \$ 3.153 millones durante el primer trimestre del '91.

Acusaciones van y vienen. Los trabajadores afirman que han sido "traicionados" por el gobierno, a raíz del propósito de privatizar parte de la empresa. Esgrimen en conversaciones de pasillo argumentos tales como que el nuevo director, Ignacio Echeverría, "es un chigago de nuevo cuño", vinculado al último y más denostado director despedido por el régimen militar, Roberto Darrigrandi.

De 27.500 trabajadores en servicio al 11 de septiembre de 1973, quedan a la fecha 6.480, 1.200 de los cuales deberían ser reducidos de aprobarse la propuesta del Ministerio de Transportes. Durante la administración de Darrigrandi, los sindicatos de la empresa protagonizaron una prolongada huelga ("porque a malos manejos financieros -se nos dijo- el señor Darrigrandi sumaba un trato inaceptable. Sin discriminar cargos, sexo, edad, nos trataba a garabato limpio. Entonces estábamos defendiendo no sólo nuestros derechos, sino un mínimo de dignidad").

Hay "perfume de conflicto", es indudable.

A don Ignacio, en representación de una empresa del Estado, corresponderá recorrer el largo trecho que -en la práctica- une "el dicho y el hecho", en la tan mentada "concertación entre trabajadores y empresarios".

Entre 1960 y 1973, este ingeniero aeronáutico y economista trabajó en Ferrocarriles. De allí emigró a Cepal, donde alcanzó el cargo de Director de la División de Transportes y Comunicaciones. ("Y dejé esa posición en la llamada 'clase dorada' para asumir este desafío")

Sobre los cómo y por qué asumirá el desafío en cuestión, el director de la Empresa de Ferrocarriles conversó con "El Diario".

VISION ESTRATEGICA
¿La actual situación de Ferrocarriles era o no parte de un plan sistemático del régimen militar para conducir a

• Inminente privatización de parte de Empresa de Ferrocarriles del Estado (EFE) augura primer conflicto serio entre gobierno y trabajadores.

la privatización?

-No creo. Creo que restringieron gastos porque se hicieron cargo de una empresa deficitaria. Y que las sucesivas administraciones carcomieron de la visión estratégica para reorientar el servicio en algún sentido -cualquiera fuera ese-. De ello resultó una consecuencia: suma de la crisis de arrastre más un estilo de administración sin perspectivas claras y el privilegio objetivo al transporte de carga por carretera, se genera la situación actual.

¿Qué tan deficitaria era la empresa de que se hicieron cargo los militares?

-Ferrocarriles tiene problemas desde 1945, o tal vez antes. La época de gloria se mantuvo mientras fuimos monopolio. A medida que el transporte terrestre fue ganando terreno, la empresa no supo orientarse al mercado, mejorar sus servicios, reeducar su infraestructura y administración, innovar su tecnología y métodos. Un dato: en los años '60 se realizó una inversión aproximada a los US\$ 800 milis. para modernizar maquinaria. Sin embargo, el año '74 el déficit fue de US\$ 80 milis. en un solo año. El déficit anual del '47 a la fecha era de un promedio de US\$ 40 milis.

En el cual -se dice- hay fuerte influencia del subsidio implícito al transporte terrestre que supone la mantención de carreteras por parte del Estado, mientras Uds. deben financiar su propia infraestructura.

-Se dice bien. De hecho eso podría justificar un subsidio estatal del orden de US\$ 13 milis. anuales. La pregunta es ¿De dónde los sacamos?...

¿De dónde los sacan ferrocarriles europeos que aparentemente concilian muy bien la dependencia del Estado con la competencia empresarial?

-Los países desarrollados pueden darse lujos como mantener sistemas deficitarios. En la red que une a Europa, la mayoría de los países absorben pérdidas pues están dedicados al transporte de pasajeros. Si el Estado puede correr con el gasto, esto no se nota. Si se deja de apoyar -como ocurrió bajo Pinochet- pasan dos cosas: la empresa se endeuda con la banca privada en cifras cercanas a los US\$ 100 millones y se destruye la planta física que a tan alto costo se renovó en los '60.

Entonces, vamos a la privatización. ¿Por qué no se considera la propuesta de los

trabajadores?

-Porque la privatización no es antojo, ni dogmatismo, ni "traición". En el tiempo que llevamos aquí hemos presentado varias propuestas: un plan de emergencia, que no pudo llevarse a cabo por falta de recursos; un plan de rehabilitación financiera con fondos del Banco Mundial y el gobierno de Japón que se volvió inviable en consideración a la deuda de arrastre y -en cuarto término- la propuesta actual que surge de una constatación reiterada en estos meses: El Estado no dispone de los recursos necesarios para reflotar la empresa, porque la cuantía de dólares requeridos tan sólo para sanearla es enorme. Y porque el punto en cuestión es: ¿Estoy aquí para proteger los intereses de 6.480 trabajadores o para poner Ferrocarriles al servicio de los 12 milis. de habitantes de este país? Y no lo estoy hablando de una decisión fácil. Ni para mí, ni para el gobierno, ni para el Presidente que con pesar asume la situación y le reconoce -en el proyecto que va al Parlamento- la única alternativa via-

ble para salvar esta situación.

¿Qué pasa con la propuesta de los trabajadores?

-Pasa que técnicamente es deficiente. Mezcla de pliego de peticiones y voluntarismo bien intencionado. Proponen reducir costos por la vía de absorber enormes sacrificios personales. Técnicamente, no es posible sostener en el tiempo iniciativas que se sustentan en sacrificios sin recompensas pecuniarias. Sus propias estimaciones indican que la empresa no empezaría a generar utilidades hasta 1994 aplicando su propuesta. ¿Cuatro años trabajando por "amor a la camiseta"? ¿Le parecerá razonable?

¿Le parece razonable a Ud. una nueva reducción de personal?

-Me parece inevitable. Y las 1.200 personas de que deberíamos prescindir no serán lanzadas a la calle. Se les ofrecerá a quienes reúnan los requisitos la posibilidad de una jubilación anticipada, y a quienes no, reubicarlos en la empresa.

¿Es cierta su relación con el señor Darrigrandi?

-A él lo conocí en 1960, trabajando juntos. Y desde entonces a hoy somos amigos. Lo que no significa pensar igual, ni aprobar su gestión profesional, ni que tenga la más mínima injerencia en las determinaciones que tomo como director.

La Propuesta Al Parlamento

• Ferrocarriles se dividiría en 2 empresas, privatizando en un 49% el transporte de carga.

La propuesta que se presentará al Parlamento, según trascendió, asume la imposibilidad del Estado para pagar la deuda de FF.CC. y simultáneamente apoyar su rehabilitación y modernización.

La edad promedio de los coches dormitorio -señaló el director de FF.CC.- es de 57 años. Durante los próximos 10 años será necesario reemplazar 178 locomotoras en servicio entre Valpo. y Pto. Mont. En 1989 transportamos 1.500 milis ton./km. En 1991 la celulosa y la madera generada por nuevas plantas supondrá un incremento de volumen de 400 ton./km. Esas son parte de las demandas que debemos responder.

Los recursos del fisco se orientarían -por un lado- a financiar la contraparte nacional de los créditos solicitados al Bco. Mundial y al Gobierno japonés -por otro- a cubrir el programa de jubilaciones anticipadas que supone el proyecto.

La actual estructura de la empresa, se modificaría divi-

diendo la operación del Ferrocarril estatal en 2 empresas: Una constituida por Ferrocarriles del Estado, propietaria de la infraestructura (que no será enajenable); además del material rodante y las instalaciones y equipamiento necesarios para el transporte de pasajeros.

Y una empresa mixta de transporte de carga, en la cual, FF.CC. participaría en un 49%, quedando otro 49% abierto a la participación de privados -nacionales y extranjeros- y un 2% negociable con la corporación financiera internacional del Bco. Mundial, que interviene en el financiamiento de ambas empresas privadas para apoyar su desarrollo.

Se estima que el valor de adquisición del 51% de la empresa mixta, podrá destinarse a amortizar la deuda. Por otro lado, el transporte de carga representa un 16% del patrimonio total de FF.CC., de donde la participación privada (un 49% sobre ese 16%) llegaría al 8% de la propiedad total de la empresa.



Ignacio Echeverría.

HECHOS ESENCIALES

Telefónica Compra Acciones

Telefónica Internacional Chile S.A., accionista mayoritaria de la Compañía de Teléfonos de Chile S.A., comunicó que el 7 de enero compró 9.074.643 acciones Telefónicas de la serie B, en \$ 217,49 cada una. La adquisición representa el 1,06% del capital accionario de la sociedad. El precio total de la transacción fue de \$ 2.144.314.656.

Dividendo Provisorio

A contar del día 30 del presente, la Compañía de Teléfonos de Chile S.A. pagará el dividendo provisorio N° 109, cuyo monto por acción será la cantidad que resulte de dividir el 60% de la utilidad obtenida en el cuarto trimestre de 1990, por el número de acciones inscritas en el registro de acciones series A y B, al 24 de enero de 1991 y que les corresponda tal derecho de acuerdo a la ley.

Con fecha 16 de enero, el valor estimado del dividendo alcanza a \$ 8,25 por acción y el monto definitivo se informará el próximo 25 del presente.

El dividendo se pagará los días 30, 31 de enero y 1 de febrero, inclusive, en el Banco de Santiago, Ahumada 170, subterráneo, y desde el 4 de febrero en adelante, en Teatinos 254, piso 1.

V Región Genera el

10,3% de Exportaciones

• Ranking exportador realizó la Aduana sobre datos de 1990.

VALPARAISO.- La V Región aportó el 10,3% de las exportaciones durante 1990, ocupando el cuarto lugar nacional con origen de las ventas chilenas al extranjero.

Según cifras de Servicio Nacional de Aduanas, la región que figura con el mayor volumen exportado fue la Segunda, con un 30,6% generado por los embarques de cobre de Chuquibambilla. En segundo término se ubicó la VIII Región, con el 11,4% de la exportación nacional, a causa de las operaciones forestales, pesqueras y mineras; en tercer puesto, aparece la VI Región, con 11,1% del volu-

men nacional; y a continuación la V Región, con el 10,3% del total nacional, originado principalmente en la fruticultura. Más atrás, con el 10,1% figura la Región Metropolitana; la III Región aportó el 7,4%; la primera, un 3%; la Cuarta, un 2,7%; la Décima, un 2,6%; la Séptima, un 1,7%; la Duodécima, un 1,5%; la Undécima, un 0,7%; y la Novena, con 0,2%.

Los porcentajes de participación de las distintas regiones en el comercio exportador chileno de 1990, fueron elaborados en base a datos acumulados de enero a octubre por el Servicio Nacional de Aduanas.

10,5% Aumentan

Ventas en Zofri

Las ventas de las empresas que operan en la Zona Franca de Iquique registraron un incremento de un 10,5% durante el período enero del año pasado, en comparación a similar lapso de 1989. La cifra representa la relación entre los US\$ 937 millones acumulados al 30 de noviembre último, y los US\$ 848,2 transados hasta la misma fecha del año precedente.

Asimismo, las estadísticas según destino indican ventas a la I Región por US\$ 311,7 millones, superiores en un 3,3% a las logradas en 1989 en igual período; al resto del país por US\$ 244,9 millones, inferiores en un 20,4%, y un incremento

de 59,4% de las ventas a otros países.

El detalle de estas últimas señalan un repunte de un 24% de las compras efectuadas por Bolivia, y de un 30% las hechas por Perú, avances que también registró el mercado argentino, cuya cuantía en lo que va del año supera en más de cuatro veces las materializadas hacia ese país durante el año pasado.

Por su parte, a US\$ 111,2 millones llegaron las ventas en Zofri en el mes de noviembre, lo cual representa un aumento respecto del mes anterior (US\$ 106 millones) superándolo en 5%, y se transformó así en el mejor mes del año.