

Mensaje

MODIFICA EL DECRETO CON FUERZA DE LEY N°94, DE 1960, LEY DE ADMINISTRACION DE LA EMPRESA DE LOS FERROCARRILES DEL ESTADO, INTRODUCE NORMAS LEGALES COMPLEMENTARIAS Y APRUEBA TRANSFERENCIA DE FONDOS A LA EMPRESA (boletín N°381-15).

"Honorable Cámara de Diputados: La Empresa de Ferrocarriles del Estado de Chile se encuentra hoy en una grave situación, que afecta de manera negativa su operación y compromete su viabilidad misma y, por ende, sus posibilidades de desarrollo futuro.

Esta grave situación ha sido consecuencia de las políticas que en el régimen de Gobierno pasado se aplicaron en dicha Empresa. Inicialmente, a partir de 1974, se impulsó un proceso de racionalización que, en la práctica, significó una drástica reducción tanto de personal como de su nivel de actividad, sin que ello respondiera a un esfuerzo de modernización orientado a mejorar la eficiencia de la empresa.

Más gravitante aún para el futuro de ésta, resultó la aplicación desde 1979 de una política que básicamente consistió en retirar el aporte fiscal que le permitía cubrir su déficit, incluida la mantención de su infraestructura, pero sin actuar paralelamente sobre la política de transporte terrestre, a fin de mantener ciertas condiciones mínimas de equidad que permitiesen una adecuada competencia que favoreciera el desarrollo armónico del ferrocarril con el sistema carretero.

Tampoco se dotó previamente a Ferrocarriles de la institucionalidad requerida para lograr un adecuado desarrollo empresarial, a través de facultades legales acordes con la necesidad de contar con la agilidad administrativa que le permitiera responder a las nuevas condiciones que se le fijaban para su funcionamiento en el mercado del transporte.

Ambas situaciones llevaron a la Empresa a endeudarse en el mercado financiero a fin de obtener los recursos necesarios para cubrir los gastos que demandaba su gestión operativa. En forma paralela, virtualmente se dejó de invertir en el mantenimiento de instalaciones y equipos, como una forma de generar una disponibilidad artificial de recursos para la operación, lo que, al cabo de una década ha significado un serio deterioro en su infraestructura y equipamiento.

En 1979, la deuda financiera acumulada por la Empresa alcanzaba a US\$ 50 millones, llegando a un máximo de US\$ 128 millones en 1986. El 90% de tal incremento se debió a la imposibilidad de Ferrocarriles de cancelar los intereses devengados en el período como consecuencia de sus magros resultados operacionales. De allí que se recurriera a la venta de activos, que alcanzó a una suma equivalente a US\$ 100 millones, con lo cual se reestructuró la deuda amortizando capital, se pagaron intereses, se redujo su monto al equivalente a US\$ 88 millones a fines de 1989 y se les otorgó a los bancos comerciales acreedores el aval del Estado.

Este deterioro acelerado de la situación financiera de la Empresa ha venido acompañado por una caída sistemática de la demanda por sus servicios, debido principalmente a la sostenida disminución de los niveles de calidad, seguridad y confiabilidad de los mismos, a causa del desgaste generalizado y creciente de su infraestructura (vías), material rodante (vagones de carga y pasajeros) y de tracción (locomotoras), sistemas de señalización y de comunicaciones.

Esta caída de la demanda se ha producido especialmente en el servicio de transporte de pasajeros, mientras que en el de carga se ha llegado a un estancamiento en los volúmenes transportados, lo que en particular ha impedido obtener los excedentes potencialmente mayores que podría generar este tipo de operación.

Esta desmedrada situación de Ferrocarriles se ha visto agravada, de manera importante, por la desigual competencia que debe enfrentar respecto al transporte carretero, especialmente el de carga. Ello se origina, en particular, por el incumplimiento de las normas que regulan los pesos por eje en caminos (con la consiguiente destrucción acelerada de la infraestructura vial); los altos niveles de morosidad de las deudas que aquejan a los dueños de camiones por la adquisición de vehículos, y que sucesivas renegociaciones han convertido en una suerte de subsidio estatal, y la baja carga impositiva para buses y camiones, que no compensa los gastos de mantenimiento e inversión en carreteras que los mismos generan.

En 1990, y debido a que la Empresa no es capaz de generar excedentes, a causa, principalmente, del lamentable estado en que se encuentran sus vías y equipos, el pasivo se ha vuelto a incrementar, llegando al equivalente a US\$ 94 millones.

El 2 de enero de 1991, Ferrocarriles realizó un nuevo pago por concepto de rescate de bonos por una suma cercana a los \$ 1.200 millones, y durante el resto del primer trimestre de 1991 ha debido efectuar pagos correspondientes al servicio de su deuda por otros \$ 3.153 millones.

El no poder realizar estos pagos con recursos propios implica un nuevo crecimiento de su pasivo. Para ser consecuente con la gravedad de esta situación, se consideró indispensable llevar a cabo una administración financiera austera que condujo a la insoslayable necesidad de suspender aquellos servicios de transporte de pasajeros que arrojaban las mayores pérdidas, lo cual, como es sabido, ha provocado gran conmoción en las regiones afectadas.

La dramática situación que vive la Empresa de Ferrocarriles no guarda relación con sus grandes y efectivas potencialidades, así como con las tendencias mundiales, que en la última década han revalorizado el rol de este modo de transporte, justificando la inversión de importantes sumas en su mantención y desarrollo en todos los países de Europa, en Estados Unidos, Canadá y Japón.

En efecto, los sectores más dinámicos de la economía chilena anuncian importantes incrementos de producción en los próximos dos o tres años, particularmente en lo relativo a productos forestales y mineros de exportación, respecto de los cuales Ferrocarriles tiene una indudable ventaja comparativa frente al transporte carretero.

El país debe hacer un esfuerzo importante de inversión para rehabilitar y modernizar su Empresa de Ferrocarriles, ya que, de no hacerlo, no sólo se deteriorará irreversiblemente y se arriesgará su futuro, sino más aún, se creará una presión para aumentar el transporte por carretera que influirá sobre la estructura del transporte nacional, reduciendo la ya disminuida participación de Ferrocarriles en el movimiento de carga en el país. Ello prácticamente eliminará, de paso, el aprovechamiento de las ventajas que surgen de la integración entre distintos modos de transporte.

En consideración a todo esto, y reconociendo el rol fundamental que la Empresa de Ferrocarriles debe cumplir dentro del sistema de transporte terrestre nacional, el Gobierno que preside ha

decidido llevar a cabo, de manera prioritaria, una política de rehabilitación y modernización de Ferrocarriles para los próximos años.

Tal política tiene por objeto enfrentar de manera inmediata la solución de los problemas más apremiantes que entran y perjudican progresivamente la operación de la Empresa y, al mismo tiempo, sentar bases sólidas para un desarrollo financieramente sano y económica y socialmente rentable en los años venideros.

No obstante tal prioridad, en la definición de esta política el Supremo Gobierno ha tenido que considerar la imposibilidad del Estado para asumir el pago total de la abultada deuda de la Empresa y, simultáneamente apoyar su rehabilitación y modernización.

Intentar hacerlo pondría en serio riesgo el plan de acción social del Gobierno. Por ello, los esfuerzos financieros del Fisco en favor de la Empresa de Ferrocarriles se orientarán fundamentalmente, por un lado, al financiamiento del programa de rehabilitación y modernización, y, por otro lado, a cubrir las indemnizaciones a los trabajadores que complementan dicho programa.

Como resultado de la aplicación de estas políticas, el Gobierno espera que la Empresa de Ferrocarriles del Estado se transforme en una empresa eficiente y rentable, que asegure a la comunidad un servicio de pasajeros de larga distancia de buena calidad y que actúe como un factor competitivo respecto del servicio que prestan los buses.

Al mismo tiempo, se espera que el ferrocarril pueda jugar un papel importante en el ordenamiento espacial de los grandes conglomerados urbanos, favoreciendo la desconcentración por medio de eficientes servicios de transporte suburbano masivo.

Finalmente, en el transporte de carga se espera que el ferrocarril pueda afrontar el enorme desafío que significa el crecimiento explosivo de ciertas demandas, especialmente en el sector forestal, con lo cual se evitarán o al menos se postergarán fuertes inversiones en carreteras que, de otro modo, serían indispensables para impedir el estrangulamiento de sectores productivos claves para la economía y para las exportaciones.

La política definida por el Gobierno para dar cumplimiento a su objetivo de recuperar a la Empresa de Ferrocarriles de la aguda y creciente crisis en que se encuentra y de sentar las bases para su modernización y desarrollo tiene como fundamento la necesidad de abordar simultáneamente el conjunto de variables o factores que configuran el "problema Ferrocarriles", a saber: a. Solución a la deuda, a partir de la generación de recursos desde la propia Empresa y no como un simple traspaso de fondos fiscales. Esto último significaría que el Estado se hace cargo de la deuda, situación que no es posible en el marco restrictivo del gasto público en que está comprometido el Gobierno. b. Necesidad de recursos para la rehabilitación y modernización de la infraestructura y equipos, de modo de incrementar sustantivamente su capacidad así como su productividad y eficacia, con los consiguientes mejoramientos en su rentabilidad. c. Readecuación de la institucionalidad para dotar a la empresa de la flexibilidad y dinamismo necesarios que le permitan aprovechar creativamente y al máximo sus activos y ventajas comparativas, como parte del empeño para aumentar sus ingresos o gestar nuevas fuentes de recursos, con vistas a mejorar su gestión. d. Redimensionamiento de la mano de obra -profesionales, técnicos, operarios y trabajadores manuales- para readecuarla a las nuevas condiciones de una empresa reestructurada en su institucionalidad y modernizada en sus métodos de administración y gestión empresarial,

fortaleciendo los mecanismos de capacitación y promoción del personal por idoneidad. Para orientar adecuadamente los objetivos del Gobierno en relación al transporte terrestre, así como los propios de desarrollo de la Empresa, es necesario generar un instrumento formal que regule las relaciones entre ambas partes, en el que se definan las obligaciones generales y específicas que cada una se compromete a cumplir.

Como instrumento para lograr los objetivos anteriores se formulará y aprobará, cada tres años, un Plan Estratégico de Desarrollo para la Empresa de Ferrocarriles del Estado. Los supuestos y componentes esenciales de la política del Gobierno hacia Ferrocarriles, a considerar en el Plan Estratégico señalado, son los siguientes:

1. Establecer, como parte de la política global de transporte, condiciones de equidad económica en dicho mercado, en términos tales que los operadores y usuarios de los distintos modos tengan que asumir los costos reales asociados al uso de la respectiva infraestructura. Junto con ello se fortalecerán y mejorarán los mecanismos de control de pesos por ejes para vehículos pesados y se propenderá a que el costo de capital asociado a la adquisición de buses y camiones sea efectivamente pagado por los operadores. Esto implica poner fin a los créditos subsidiados u otras prácticas que generan discriminación respecto de quienes cumplen debidamente con el pago de sus deudas y de aquellos que, por su tamaño y baja viabilidad, no tienen acceso a tales facilidades. Existen a la fecha iniciativas desarrolladas por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones en relación con todos estos aspectos.

2. Introducir modificaciones al estatuto orgánico de la Empresa de Ferrocarriles, a fin de flexibilizar su capacidad de gestión. Esto, a su vez, se traducirá en medidas como las siguientes:
 - 2.1. La Empresa de Ferrocarriles del Estado propiamente tal, será la propietaria de la infraestructura (vías y terminales), que no podrá enajenar. Las actividades principales de esta empresa serán el servicio de pasajeros y la administración de la vía para su propio uso y el de otros usuarios. La Empresa de Ferrocarriles del Estado administrará las áreas encargadas de la infraestructura y de los servicios de pasajeros, como áreas de gestión y centros de costos separados e independientes. Los servicios de pasajeros deberán operar en condiciones tales que les permitan asumir en su totalidad el costo marginal asociado al uso de la infraestructura. Para la realización de los servicios de transporte de carga se constituirán una o más empresas mixtas entre la Empresa de Ferrocarriles del Estado y agentes privados. En dichas empresas, la Empresa de Ferrocarriles del Estado conservará la propiedad de al menos el 49% del capital social. Estas empresas podrán tomar en concesión o arrendar aquella parte de la red de la Empresa de Ferrocarriles del Estado que quedará para el uso exclusivo del transporte de carga, haciéndose responsable de su administración y mantenimiento. Se estima que el valor de la venta del 51% del área de servicios de carga podrá destinarse a amortizar la deuda, reduciéndola considerablemente.
 - 2.2. Constituir una empresa independiente, para la prestación de servicios de transporte suburbano de pasajeros en Valparaíso, Santiago y Concepción. Para la constitución de esta empresa concurrirán la Empresa de Ferrocarriles del Estado y METRO S. A., incentivándose adicionalmente la participación de otros agentes nacionales, regionales y privados.
 - 2.3. Introducir modificaciones en la administración y gestión del Ferrocarril Arica-La Paz, que le permitan una mayor autonomía y flexibilidad para aprovechar adecuadamente sus potencialidades. Para ello se cuenta con una predisposición favorable de las autoridades bolivianas.
 - 2.4. Para complementar la acción anterior, Ferrocarriles del Estado podrá, a su vez, constituir sociedades para la explotación comercial de sus activos prescindibles y no prescindibles, que puedan

significarle una diversificación de las fuentes de sus ingresos y un aumento de los mismos. Estos ingresos, junto al arriendo de la vía a las empresas mixtas de carga, sumado a su participación en las utilidades de dichas empresas, le permitirán financiar, modernizar y mantener en un alto estándar de calidad el servicio de transporte de pasajeros, así como servir eficazmente el remanente de la deuda.

3. La deuda de Ferrocarriles podrá ser reducida en un breve plazo a una suma perfectamente manejable con los niveles de ingreso que la aplicación de esta política debiera proveer. Tal conclusión deriva del análisis de los principales elementos económicos y financieros de la política.

4. El esfuerzo financiero del Fisco que demanda esta política es consistente con las restricciones de gasto que se ha impuesto el Gobierno para mantener sana y estable la economía nacional y es compatible con las prioridades definidas por éste, que privilegian las políticas sociales que benefician a los sectores más pobres y necesitados del país. Dicho esfuerzo incluye, por una parte, que el Fisco se hace cargo del servicio de la deuda de la Empresa de Ferrocarriles del Estado durante el año 1991, para lo cual incorpora en el presente proyecto de ley la autorización de traspaso de fondos correspondientes. Por otra parte, incluye también los recursos para financiar las inversiones de carácter urgente y el aval para obtener los fondos requeridos para financiamiento de la totalidad de las inversiones del programa. El programa de inversiones de la Empresa de Ferrocarriles del Estado se concentra preferentemente en el mejoramiento del servicio de pasajeros, permitiendo entre otras cosas la materialización del riel soldado hasta Concepción y Temuco, el mejoramiento y recuperación del material rodante de pasajeros (automotores y coches) y el mejoramiento de los sistemas de señales y comunicaciones. Las inversiones consideradas corresponden a aquellas que serán de cargo exclusivo de la Empresa de Ferrocarriles del Estado y, por lo tanto, no se incluyen las inversiones requeridas para los servicios de carga, ya que éstas serán de cargo de la o las empresas que se constituyan.

5. El profundo cambio que la política de rehabilitación y modernización supone para la Empresa de Ferrocarriles, requerirá una readecuación del personal, tanto en número como en calidad, para lo cual se estima indispensable preservar y proteger los derechos básicos de los trabajadores. Desde ya, en el proyecto de ley se contempla la continuidad de los derechos y conquistas de aquellos trabajadores que pasen a constituir la planta de personal de las empresas mixtas de carga o de cualesquiera otras que la Empresa de Ferrocarriles del Estado constituya como parte de la aplicación de esta política. Respecto al número, se estima que en la actualidad existe un exceso de dotación de personal. Por ello se incluirá dentro de los Planes Estratégicos de Desarrollo el financiamiento de dicha mano de obra, así como el pago de las indemnizaciones compensatorias para aquellos trabajadores que estén en los tipos de ocupación que requerirán reducción. Respecto a la calidad del personal, sin duda alguna que las readecuaciones institucionales y los cambios en los métodos de administración y gestión del transporte ferroviario resultantes de la aplicación de esta política, requerirán de planes de capacitación y promoción que favorezcan la adaptación de los trabajadores a los nuevos requerimientos, aplicando a su vez los estímulos correspondientes para obtener una alta productividad y una fuerte motivación del personal que haga de la Empresa un instrumento ágil, moderno y eficiente para el desarrollo nacional.

6. Los significativos cambios que esta política conlleva para Ferrocarriles implicarán, también y fundamentalmente, una modificación a la normativa legal que ha regido a la Empresa de

Ferrocarriles del Estado desde 1960, contenida en el Decreto con Fuerza de Ley N° 94. Para ello, en el presente proyecto de ley se contemplan las modificaciones estrictamente imprescindibles a tal cuerpo legal.

Precedentemente, se ha descrito con cierto detalle la política que el Gobierno ha decidido poner en práctica para rescatar a la Empresa de Ferrocarriles del Estado de la dramática situación en que ha sido recibida, así como para constituir las bases sobre las cuales se fundará su desarrollo autosostenido en el futuro, dejándola en condiciones de participar competitivamente en el mercado del transporte y de hacer un aporte sustantivo al desarrollo del país, especialmente en sus sectores y regiones de mayor dinamismo.

Dicha política implica, por necesidad del marco restrictivo en que ha sido preciso definirla, un cambio sustancial en la forma como tradicionalmente se concibió la Empresa de Ferrocarriles.

El Gobierno que presido está convencido que Ferrocarriles no se salva insistiendo en esa forma tradicional de concebir a la Empresa, y que no da debida cuenta de todos los factores que inciden en su delicada situación. Sólo con una política que involucre todos esos factores, es decir, que permita solucionar de raíz el insoportable peso de la deuda, que allegue recursos para su reactivación y que produzca los necesarios y profundos cambios institucionales requeridos, será posible cumplir el compromiso que el Gobierno ha contraído con el pueblo de Chile, en el sentido de hacer de Ferrocarriles una empresa que contribuya decisivamente al desarrollo nacional.

Sólo así también será posible, en el futuro, llegar a plantearse con responsabilidad, realismo y sólido fundamento económico la reapertura de algunos servicios y ramales desactivados en el pasado reciente, como consecuencia del desmantelamiento y progresivo deterioro a que fue sometida la Empresa.

Tal es el propósito que fundamenta el presente proyecto de ley que apunta a modificar el estatuto jurídico de la Empresa de Ferrocarriles del Estado.

Por consiguiente, tengo el honor de someter a la consideración de esa Honorable Cámara, para ser tratado en la actual Legislatura Ordinaria de sesiones del Congreso Nacional el siguiente PROYECTO DE LEY:

"Artículo 1°.- Introdúcense las siguientes modificaciones al Decreto con Fuerza de Ley N° 94, de 1960, Ley de Administración de la Empresa de Ferrocarriles del Estado: 1. Agrégase al artículo 1°, antes del punto final, la siguiente frase: "Y se relacionará con el Gobierno a través del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones". 2. Agrégase al artículo 2° el siguiente inciso final: "Las funciones que se indican en este artículo podrán ser realizadas directamente por la Empresa o mediante concesiones o contratos que celebre con personas naturales o jurídicas, o a través de sociedades que ella constituya".

En el artículo 3°, sustituyese, en sus incisos primero, segundo, tercero y cuarto, la expresión "Director" por "Vicepresidente Ejecutivo".

Sustitúyese el artículo 5° por el siguiente: " Artículo 5°.- La Empresa será administrada por un Directorio, compuesto de siete miembros, integrado en la forma y por las personas que a continuación se indica: a) El Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, quien lo presidirá; b) El

Subsecretario de Transportes, quien actuará como Vicepresidente del Directorio; c) El Vicepresidente Ejecutivo de la Empresa; d) Un Director designado por el Presidente de la República; e) Un Director representante del Ministerio de Hacienda, designado por el Ministro respectivo; f) Un Director representante del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción, designado por el Ministro respectivo, y g) Un Director representante del Ministerio de Planificación y Cooperación, designado por el Ministro respectivo. En caso de fallecimiento, renuncia o inasistencia no justificada de un Director por más de cuatro sesiones consecutivas o de seis en total, dentro de un semestre calendario, se le nombrará un reemplazante, por quien lo haya designado. El Directorio deberá reunirse como mínimo una vez al mes, en el día y hora que éste determine y sólo podrá sesionar con un mínimo de cuatro miembros en ejercicio y sus acuerdos serán adoptados por la mayoría absoluta de los directores presentes. Si se produce empate, resolverá el Presidente del Directorio. Los miembros del Directorio tendrán derecho a percibir por su desempeño un honorario equivalente a 7 Unidades Tributarias Mensuales por gastos de representación y 5 Unidades Tributarias Mensuales por sesión a que asistan. El honorario del Presidente del Directorio será equivalente a 7 Unidades Tributarias Mensuales por gastos de representación y 10 Unidades Tributarias Mensuales por sesión a que asista. El honorario del Vicepresidente del Directorio será de 7 Unidades Tributarias Mensuales por gastos de representación y 7,5 Unidades Tributarias Mensuales por sesión a que asista. En todo caso, las sesiones con derecho a honorarios no podrán exceder de dos por cada mes. El Directorio tendrá todas las atribuciones y facultades que este decreto con fuerza de ley y otras disposiciones legales especiales confieren al Director, salvo aquellas que se asignan al Vicepresidente Ejecutivo, pudiendo delegar en éste, una o más de sus atribuciones y facultades. Dos miembros del Directorio, designados por éste, integrarán un Comité de Participación en conjunto con dos representantes de los trabajadores de la Empresa, designados mediante votación efectuada por la totalidad de los dirigentes gremiales acreditados ante ella".

Sustitúyase el artículo sexto por el siguiente: "Artículo 6°.- El Vicepresidente Ejecutivo será designado por el Presidente de la República y tendrá la calidad de Jefe Superior de la Empresa, y para todos los efectos legales y previsionales tendrá el carácter de trabajador de la misma. El Vicepresidente será subrogado por el funcionario de la Empresa que designe el Directorio, en los casos de ausencia o imposibilidad transitoria que no exceda de dos meses. En los demás casos, la designación como suplente deberá ser hecha por el Presidente de la República. El Vicepresidente Ejecutivo tendrá las facultades y atribuciones que a continuación se indican: a) Las estipuladas en los números 1°, 4°, 5°, 11°, 12°, 13°, 15°, 24°, 25° y 28°, del artículo 9° de este Decreto con Fuerza de Ley; b) Ejecutar los acuerdos que adopte el Directorio; c) Dirigir, planificar y controlar las actividades de la Empresa en concordancia con las políticas definidas por el Directorio; d) Formular los proyectos de Presupuestos anuales de Ingresos y Gastos de la Empresa y someterlos a la aprobación del Directorio; e) Cautelar los bienes y fondos de la Empresa y efectuar los gastos de acuerdo al Presupuesto de la misma; f) Contratar personal, poner término a sus contratos individuales de trabajo y celebrar contratos o convenios colectivos de trabajo, todo ello de acuerdo con el Código del Trabajo y sus normas complementarias, y disposiciones del Decreto con Fuerza de Ley N° 3 de 1980, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones; g) Conceder al personal feriados, descansos y permisos y aplicarles las sanciones previstas en el Reglamento Interno, conforme a las normas del Código del Trabajo y sus normas complementarias; recompensar servicios extraordinarios y actuaciones meritorias; designar al personal en comisión o cometido de servicio en el país, dentro y fuera de la Empresa; h) Conceder rebajas de pasajes; i) Proponer al Directorio,

para su aprobación, la formación y modificación de las plantas del personal y sus obligaciones, la distribución del personal en dichas plantas; los sistemas de remuneraciones; las pautas de negociación colectiva o individual; los sistemas de calificación, promociones, premios, incentivo, la política de contratación y de bienestar y las demás medidas que se relacionen con la administración de personal y modificaciones de la estructura orgánica de la Empresa; j) Proponer al Directorio para su aprobación las políticas y medidas necesarias para la actividad comercial y operacional de la Empresa; k) Informar al Directorio acerca del estado de situación de la Empresa y de la gestión operacional de la misma; l) Suscribir todos los documentos públicos y privados que debe otorgar la Empresa, sin más limitaciones que las que expresamente señalen las leyes, los reglamentos o los acuerdos del Directorio; ll) Citar al Directorio a sesiones extraordinarias cuando la gestión de la Empresa lo requiera o a petición de cuatro Directores; m) Confeccionar la tabla de sesiones ordinarias y extraordinarias del Directorio; n) Presidir las sesiones del Directorio en ausencia del Ministro de Transportes y Telecomunicaciones y del Subsecretario de Transportes; ñ) Ejercer las facultades que le delegue el Directorio y delegar éstas y las demás facultades establecidas en este artículo, en forma determinada, a funcionarios de la Empresa; o) Conferir los poderes que estime necesarios y delegar los que le otorgue el Directorio, con autorización de éste; p) Celebrar, ejecutar o mandar ejecutar todos los actos y contratos civiles, comerciales, administrativos o de cualquiera otra naturaleza, conducentes a la administración de la Empresa dentro de los límites que señalen los acuerdos del Directorio, y q) En general, dictar resoluciones, órdenes de servicio, instrucciones y demás documentos que fueren necesario para el funcionamiento de la administración de la Empresa y su personal".

En el artículo 10°, introdúcese las siguientes modificaciones: 1) En el acápite inicial suprímense todas las expresiones escritas a continuación de las palabras "se indican"; 2) Sustitúyese la letra a) por la siguiente: "a) Ordenar alzas y rebajas generales de tarifas"; 3) Sustitúyese la letra b) por la siguiente: "b) Constituir sociedades para la explotación comercial de los bienes muebles e inmuebles que integren su patrimonio o para ejercer las funciones establecidas en el artículo 2° del presente Decreto con Fuerza de Ley, modificarlas, enajenar sus derechos, disolverlas o liquidarlas. Además, podrá aportar capitales a las sociedades que constituya de conformidad a lo establecido precedentemente, previa la autorización exigida por el artículo 3° del Decreto N° 1.056, de 1975. Las sociedades que se constituyan de acuerdo con esta disposición estarán facultadas para desarrollar actividades empresariales en las áreas anteriormente indicadas. En todo caso, la Empresa deberá mantener el dominio de a lo menos el 49% del capital social, en cualquier sociedad que constituya para atender los servicios de transporte de carga. No obstante lo anterior, y sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 24 de la Ley General de Ferrocarriles, la Empresa no podrá enajenar la vía férrea que integra su patrimonio".

Artículo 2a.- Los contratos de trabajo de los trabajadores de la Empresa de Ferrocarriles del Estado que continúen prestando servicios, sin solución de continuidad, en las sociedades que esta constituya, mantendrán su vigencia y continuidad con el nuevo empleador en los términos previstos en el inciso segundo del artículo 4° del Código del Trabajo, desde la fecha de constitución de la respectiva sociedad. Los trabajadores a que se refiere el inciso anterior sólo podrán solicitar el desahucio de la Ley N° 7.998 y la indemnización por años de servicios a que tengan derecho cuando cesen sus servicios con el nuevo empleador, por el tiempo, forma y condiciones previstos en el artículo tercero transitorio del Decreto con Fuerza de Ley N° 3, de 1980, del Ministerio de

Transportes y Telecomunicaciones, salvo que hubieren ejercido con anterioridad el derecho contemplado en el artículo 1° de la Ley N° 18.747. Los trabajadores a que se refiere esta disposición que, a la fecha de vigencia de esta ley, se encuentren afectos al régimen previsional de la ex Caja de Retiros y Previsión Social de los Ferrocarriles del Estado tendrán derecho a conservarlo.

Artículo 3°.- Los trabajadores que obtengan o perciban indebidamente los beneficios que les concede la presente ley deberán restituir el doble de las cantidades recibidas en exceso, reajustadas según la variación experimentada por el índice de Precios al Consumidor entre el mes anterior a aquel en que fueron percibidas y el anterior al de su restitución, sin perjuicio de las responsabilidades, civiles o penales que pudieran derivarse de tal hecho.

Artículo 4°.- Facúltase al Presidente de la República para que dentro del plazo de un año determine, mediante uno o más Decretos Supremos, expedidos por intermedio del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, los que deberán llevar también la firma del Ministro de Hacienda, el valor libro de los activos fijos de la Empresa de Ferrocarriles del Estado y el sistema de depreciación que corresponda aplicar respecto de dichos bienes.

Artículo 5°.- Autorízase al Presidente de la República para que, mediante uno o más Decretos Supremos expedidos por intermedio del Ministerio de Hacienda, otorgue la garantía del Estado, hasta por un monto máximo equivalente en moneda nacional a 3 millones de Unidades de Fomento Reajustables, a los Bonos que emita la Empresa de Ferrocarriles del Estado, expresados en Unidades de Fomento, con cargo al límite establecido en este artículo. Asimismo, autorízase al Presidente de la República para que, mediante uno o más Decretos Supremos expedidos por intermedio del Ministerio de Hacienda, otorgue la garantía del Estado a los créditos que contraiga o a los bonos que emita la Empresa de Ferrocarriles del Estado para financiar los gastos que demande el cumplimiento de su plan de rehabilitación, cualquiera sea la moneda en que éstos se pacten, hasta por un monto máximo equivalente a 4 millones de Unidades de Fomento Reajustables. Las garantías que otorgue el Estado en conformidad a esta Ley se extenderán al capital e intereses que reeditúen los bonos y los créditos mencionados en los incisos precedentes, sus comisiones y demás gastos inherentes, hasta el pago efectivo de dichos instrumentos.

Artículo 6°.- Autorízase al Fisco para que, a través del Ministerio de Bienes Nacionales, compre y adquiera para sí inmuebles de dominio de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado, declarados prescindibles para la operación ferroviaria hasta por un monto máximo de un millón quinientas mil Unidades de Fomento Reajustables, convenga el precio de dichos bienes y pacte su pago pudiendo hacer de su cargo el pago de pasivos de la referida empresa, por un valor equivalente al precio de los bienes que adquiera, suscribiendo el contrato correspondiente y acordando sus términos con los respectivos acreedores.

Artículo 7°.- Autorízase a la Empresa de Transportes de Pasajeros Metro S. A. para concurrir con la Empresa de Ferrocarriles del Estado a la constitución de una sociedad anónima para atender servicios de transporte suburbano de pasajeros y la explotación comercial de sus bienes en actividades o servicios complementarios y para aportar capital a ésta. El capital social se acordará, suscribirá y pagará en su totalidad por las respectivas empresas, en la proporción que ellas acuerden, previa la autorización exigida por el artículo 3° del Decreto Ley N° 1.056, de 1975.

Artículo 8°.- Cada tres años, mediante Decreto Supremo del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, que deberá llevar también la firma del Ministro de Hacienda, se aprobará un Plan Estratégico de Desarrollo para la Empresa de Ferrocarriles del Estado, en el que, además, se definirán los compromisos específicos y las obligaciones que el Gobierno y la Empresa acepten formalmente para regular sus relaciones. En conformidad con dicho Plan, la Empresa de Ferrocarriles del Estado podrá recibir aportes del Estado única y exclusivamente para los objetivos específicos siguientes: para el mecanismo mediante el cual se hará efectiva la armonización de costos de infraestructura entre los distintos modos de transporte terrestre; las prestaciones de servicio de transporte de interés social; el tratamiento que se dará al problema del endeudamiento de arrastre; el financiamiento de las inversiones requeridas para la infraestructura y equipos; la mantención de mano de obra redundante por razones ajenas a las necesidades de la Empresa y el pago de las indemnizaciones compensatorias que corresponda pagar al personal de la Empresa que se acoja a los planes de retiro establecidos en la presente ley u otros instrumentos legales aplicables. En los casos de prestación de servicios de transporte de pasajeros deficitarios, que beneficien a Regiones determinadas, dicho déficit será de cargo del presupuesto de las Regiones que correspondan. El primer Plan Estratégico de Desarrollo de la Empresa de Ferrocarriles del Estado, deberá ser formulado y aprobado dentro del plazo de 240 días contados desde la fecha de vigencia de esta ley.

DISPOSICIONES TRANSITORIAS.

Artículo 1° transitorio.- Facúltase a la Empresa de los Ferrocarriles del Estado para otorgar una indemnización compensatoria a los trabajadores que, al 31 de mayo de 1991, se encontraban prestando servicios en ella y que cesen en sus servicios por necesidades de la Empresa, dentro del plazo de tres años, contado desde la publicación de la presente ley. Esta indemnización se determinará considerando el promedio de las remuneraciones imponibles de los tres meses anteriores al del cese, sin descontar el incremento a que se refiere el artículo 2° del Decreto Ley N° 3.501 de 1980, y se aumentará en el mismo porcentaje y a contar de la misma fecha en que, con posterioridad a su otorgamiento, se concedan reajustes generales de remuneraciones para el Sector Público. Este beneficio será compatible con las indemnizaciones que les correspondan por término de su contrato de trabajo y no será imponible ni constituirá renta para ningún efecto legal. La indemnización compensatoria a que se refiere el inciso anterior, se otorgará a contar del mes siguiente al del cese de funciones y su monto y plazo de percepción se determinarán de conformidad con lo siguiente: a) Para los trabajadores que a la fecha de cesación de sus servicios cuenten con un mínimo de 25 años de imposiciones o de tiempo computable, de los cuales a lo menos 10 de ellos correspondan a servicios efectivos prestados en la citada Empresa, el beneficio consistirá en una suma mensual equivalente a un treintavo de la remuneración indicada en el inciso primero, por cada año o fracción superior a seis meses de imposiciones o de tiempo computable, con un máximo de treinta treintavos. Este beneficio se extenderá hasta la fecha en que el beneficiario cumpla los requisitos para obtener pensión por antigüedad o vejez o hasta aquella en que se le reconozca el derecho a pensión por invalidez o el derecho a pensionarse conforme al artículo 68 del Decreto Ley N° 3.500 de 1980, o hasta la fecha de su fallecimiento; b) Para los trabajadores que a la fecha de cesación de sus servicios no reúnan los requisitos señalados en la letra a), el beneficio consistirá en una suma mensual equivalente a la remuneración imponible señalada en el inciso primero, y se

pagará durante un número de meses igual al entero superior que resulte de dividir por dos la cantidad de años de servicios efectivos que el trabajador haya prestado en la Empresa. Sin perjuicio de lo señalado en el inciso primero, el beneficio establecido en la letra a) precedente será imponible y tributable, y los beneficiarios tendrán la calidad de imponentes, debiendo la Empresa descontar, declarar y enterar las cotizaciones e impuestos que correspondan, quedando sujeta en esta materia a las normas legales aplicables a los empleadores, lo que no configurará relación laboral alguna.

Artículo 2° transitorio.- Los beneficios establecidos en el artículo anterior serán incompatibles con cualquier ingreso proveniente de contrato de trabajo o de prestación de servicios que el beneficiario celebre con la Empresa o con aquellas sociedades en que ésta tenga participación. Igual incompatibilidad afectará a quienes, a la fecha de vigencia de esta ley, tengan la calidad de pensionados por servicios prestados a la Empresa de Ferrocarriles del Estado, o quienes adquieran dicha calidad con posterioridad.

Artículo 3° transitorio.- Los trabajadores que, al 31 de mayo de 1991 se encontraban prestando servicios en la Empresa de Ferrocarriles del Estado y que dentro del plazo de tres años, contado desde la fecha de publicación de esta ley, se incorporen, sin solución de continuidad, a las sociedades en que la Empresa tenga participación, tendrán derecho a una indemnización mensual de un monto equivalente al 50% de la remuneración imponible indicada en el inciso primero del artículo 1° transitorio, y se pagará durante un número de meses igual al entero superior que resulte de dividir por dos la cantidad de años de servicios efectivos que el trabajador haya prestado a la Empresa.

Artículo 4° transitorio.- Autorízase al Presidente de la República para transferir a la Empresa de Ferrocarriles del Estado hasta la suma de 15.000 millones de pesos en los años 1991, 1992 y 1993. De la suma total autorizada precedentemente, 8.500 millones de pesos serán transferidos en el curso del año 1991, con un cargo al ítem 50-01-03-25-33.004 de la Partida del Tesoro Público. Los 6.500 millones de pesos restantes se incluirán en las Leyes de Presupuestos del Sector Público de los años 1992 y 1993, expresado en los valores que corresponda. Asimismo, el mayor gasto que durante el año 1991 represente lo establecido en el artículo 6° de esta ley, se hará con cargo al ítem antes mencionado del Tesoro Público.

Artículo 5° transitorio.- Facúltase al Presidente de la República para que dentro del plazo de un año dicte el texto refundido, coordinado y sistematizado de la Ley Orgánica de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado, en el que deberán consignarse las modificaciones contempladas en esta ley".

Dios guarde a V. E., (Fdo.): Patricio Aylwin Azócar, Presidente de la República.- Germán Correa Díaz, Ministro de Transportes y Telecomunicaciones.- Alejandro Foxley Rioseco, Ministro de Hacienda.- René Cortázar Sanz, Ministro del Trabajo y Previsión Social".