PROYECTO DE LEY

ANTE EL ABANDONO DEL FERROCARRIL LONGITUDINAL NORTE, DECLARA DE INTERÉS NACIONAL A LA EMPRESA DE TRANSPORTE FERROVIARIO S.A. (FERRONOR).

I. Antecedentes y fundamentos de la iniciativa

Entre los años 1848 y 1851 se ejecutó el proyecto de construcción del primer tren en Chile, que unió Copiapó con Caldera. Fue de la mano del empresario William Wheelwright y una serie de expertos norteamericanos[1] que se comenzó a dar forma a la infraestructura ferroviaria del país. Si bien esta línea fue pensada para transportar el mineral extraído en Chañarchillo, su puesta en marcha benefició, no solo a la industria minera, sino también, a miles de ciudadanos que utilizaron este como transporte de pasajeros.

La primera empresa que estableció un servicio ferroviario en Chile fue la Compañía del Camino Ferrocarril de Copiapó, constituida legalmente el 3 de octubre de 1849. No obstante, fue recién durante el mandato del presidente Domingo Santamaría, que el Estado de Chile entendió la importancia estratégica del Ferrocarril, por lo que creó la "Empresa de Ferrocarriles del Estado" (EFE), la cual inició sus operaciones el año 1884.

Lo anterior significó una expansión del tren y una masificación de su uso. En 1911, esta Compañía fue adquirida por el Estado, e incorporada en Ferrocarriles del Estado EFE, la que administró el Ferrocarril de Copiapó como parte de su Red Norte. Esta también comprendió líneas de otras empresas ferroviarias, como las de Carrizal y de Coquimbo.

Después de varios cambios de composición, la Red Norte fue rebautizada en 1982 adoptando como nombre el Ferrocarril Regional del Norte de Chile.

[1] Fuente histórica disponible en: https://www.efe.cl/corporativo/historia/

OFICINA
CAMARA DE DIPUTADAS Y DIPUTADOS
CHILE
26-06-2024
11:00
VIRTUAL

En 1990 EFE traspasa la Empresa a la Corporación de Fomento de la Producción (CORFO), asumiendo oficialmente el nombre Empresa de Transporte Ferroviario S.A., adoptando como denominación comercial Ferronor S.A.

Posteriormente, en el año 1997, el Estado de Chile decide licitar y vender al sector privado la red norte. Ese año la Empresa pasa a pertenecer a la compañía Andrés Pirazzoli y Compañía Ltda. (APCO) y a la empresa norteamericana RailAmerica. Desde febrero de 2004, el principal accionista es APCO, empresa que tiene una trayectoria de largo tiempo en el transporte y prestación de servicios. Es de relevancia señalar que la venta fue objeto de diversas críticas, puesto que la oferta más alta alcanzó los doce millones de dólares, lo que se consideró un monto demasiado bajo.

Las últimas décadas del siglo XX y los primeros años del siglo XXI fueron una etapa marcada por crisis y problemas, tanto en la administración como en la infraestructura de Ferrocarriles del Estado; no obstante, desde el año 2011 se vienen desarrollando una serie de propuestas y políticas enfocadas en reactivar el tren en nuestro país, por medio de un plan que se ha convertido en una política de Estado.

II. Estado actual de la infraestructura y los problemas con FERRONOR.

La infraestructura ferroviaria de la zona norte ha sido objeto de críticas, debido al abandono de la empresa y la nula respuesta ante las peticiones de vecinos y autoridades que han denunciado el estado de las vías[2], las que en algunas áreas no existe, dando paso a la formación de microbasurales en los terrenos donde debería emplazarse. Dicho abandono también se ha traducido en el robo de rieles y durmientes.

Producto de lo expuesto, la empresa ha sido denunciada en reiteradas ocasiones por incumplimiento a la ley de ferrocarriles, puesto que la norma contempla en su artículo 58 los deberes de toda empresa, estos son:

> *1.o Mantener siempre la vía en buen estado, de modo que pueda ser recorrida sin peligro por los trenes;*
> *2.o Proveerla de material de explotación necesario, en calidad, naturaleza y cantidad, para el servicio de transporte, en relación con la actividad ordinaria de las comunicaciones entre los diversos pueblos que ligare;*
> *3.o Mantener en servicio un sistema de comunicaciones eléctricas entre todas las estaciones del ferrocarril;*
> *4.o Asegurar la oportuna maniobra de las agujas en los cambios de vías;*
> *5.o Establecer guarda-barreras y guarda-ganados y mantener sólo durante el día guardavías en todos los puntos en que los ferrocarriles cruzaren a nivel los caminos públicos.*

[2] Fuente: http://www.elovallino.cl/provincia/vecinos-romeral-apuntan-contra-ferronor-por-abandono-terreno

OFICINA CAMARA DE DIPUTADAS Y DIPUTADOS CHILE 26-06-2024 11:00 VIRTUAL

Las barreras sólo se usarán durante el día y se cerrarán con la debida anticipación al paso de los trenes, abriéndose en seguida para dejar expedito el tránsito por el camino.

Las empresas que en los cruces a nivel mantengan funcionamiento dispositivos automáticos de señalización, aprobados por el Departamento de Transporte Ferroviario de la Subsecretaría de Transportes, no tendrán la obligación de mantener barreras ni personal de guardacruces.

No obstante lo dispuesto en el inciso anterior, las empresas deberán destacar guardabarreras provisionales, en los casos en que esté interrumpido el funcionamiento de dispositivos automáticos y por el plazo que dure su reparación hasta ponerlos en buen estado de funcionamiento.

Se presume la falta de responsabilidad de las empresas ferroviarias en los accidentes de atropellamiento que ocurran en un cruce, en el cual aquéllas mantengan en buen estado de funcionamiento los dispositivos automáticos o los servicios de señales a que se refieren los incisos 3.° y 4.°.

Durante la noche sólo estarán obligadas las empresas a mantener un servicio práctico de señales luminosas o suficientemente visibles que permitan a los que transiten por los caminos públicos percibir a la distancia la proximidad de un cruzamiento.

6.o Los cruces particulares deberán cumplir con todas las medidas de seguridad que las empresas indiquen y se mantendrán siempre cerrados, y sólo se abrirán bajo la responsabilidad de sus dueños o usuarios únicamente en el momento de servirse de ellos. Se presume de la responsabilidad del dueño o usuario del cruce todo accidente de atropellamiento que en él ocurra.

El cruzamiento de la línea férrea por pasos destinados exclusivamente a peatones o por otros sitios que los cruces públicos, será de la responsabilidad exclusiva de los transeúntes.

7.o En los casos en que un nuevo camino público atravesare un ferrocarril existente, corresponderá a la autoridad que construya el camino instalar las barreras y efectuar todos los gastos que exija la construcción del cruce sin perjudicar las condiciones de seguridad y solidez de la vía. Deberá construir además la casa para el guarda, según los tipos adoptados por las empresas y entregar en uso a éstas una extensión de terreno anexo a la casa, de 500 m2. por lo menos.

Los gastos de atención del servicio del cruce, como también los de conservación y renovación de las obras serán de cargo de las empresas.

8.o Cerrar a su costo el camino por uno y otro lado en toda la extensión. Sin embargo, el departamento, atendidas las características del terreno en que se desarrolla la línea, podrá exceptuar del cierro aquellas partes del camino en que no sea indispensable para la seguridad del tráfico.

La obligación de cerrar y conservar los cierros no podrá en lo sucesivo, encomendarse a los propietarios de los predios colindantes.

En los casos en que la obligación de cerrar, y conservar los cierros estuviese establecida respecto de los particulares, las empresas quedan facultadas para proceder, previa autorización del Departamento a reparar o reconstruir los cierros en mal estado, a costa del propietario del predio. La cuenta respectiva, visada por el Departamento, tendrá mérito ejecutivo contra el deudor, en los términos indicados por los artículos 131 y 132.

En los casos en que por convenios vigentes a la fecha de la promulgación de la presente ley, los cierros pertenezcan a los propietarios colindantes y su conservación corra a cargo de éstos, ellos serán responsables de los perjuicios que para la empresa pudieran

OFICINA
CÁMARA DE DIPUTADAS Y DIPUTADOS
CHILE
26-06-2024
11:00
VIRTUAL

resultar por mal estado de dichos cierros; pero subsistirá la responsabilidad de la empresa ante terceros.

Es decir, son deberes de la empresa mantener siempre la vía en buen estado, de modo que pueda ser recorrida sin peligro por los trenes. La supervigilancia de aquello, según la misma norma, corresponde al Estado de Chile.

III. Prácticas irregulares y conductas abusivas

Desde su privatización la empresa ha sido objeto de diversas denuncias, en estas se ha manifestado su mal funcionamiento y/o conductas abusivas.

Producto de esto se han adoptado diversas de medidas de fiscalización por parte de esta Cámara de Diputados, de hecho, por medio de oficios se ha requerido información para conocer las acciones que ha realizado la empresa Ferronor, puesto que su privatización ha significado un gran gasto para el Estado de Chile, ya que ha tenido acciones obstruccionistas en cuanto al desarrollo de proyectos.

Entre las principales acciones de fiscalización y pronunciamientos en la materia podemos destacar:

- Con fecha 02 de marzo de 1999 el Diputado Jaime Mulet, mediante intervención en la Cámara, ofició al Ministerio de Economía y al Ministerio de Minería informando que en menos de un año se produjeron dos accidentes -descarrilamiento de carga- ocasionados por trenes pertenecientes a la empresa Ferronor en las comunas de Huasco y de Vallenar, en que existió un "riesgo evidente para la integridad física de los habitantes de los sectores por donde pasa la línea de ese ferrocarril". Destacó además el grado de responsabilidad que le cabe a la empresa "al no tomar las medidas conducentes a evitar las situaciones descritas que, por la reiteración de las mismas, evidencian despreocupación". Además, ofició al Ministerio de Salud para que "informe si posee antecedentes fidedignos que permitan determinar si el desprendimiento de partículas de mineral de hierro que transporta la empresa Ferronor produce efectos nocivos en la salud de las personas que viven en los sectores urbanos". Asimismo, con fecha 08 de marzo del 2000, también con ocasión de los descarrilamientos, ofició al Ministro de Transportes con el objeto de que "determine si es conveniente el envío de un proyecto de ley al Congreso, para que a los ferrocarriles privados también se les fiscalice con la finalidad de proteger la vida de quienes se transportan en los ferrocarriles, de las cargas y de

OFICINA
CÁMARA DE DIPUTADAS Y DIPUTADOS
CHILE
26-06-2024
11:00
VIRTUAL

las personas y bienes públicos y privados por donde transitan los trenes, en el marco de lo que he fundamentado".

- Con fecha 03 de julio de 2002, el diputado Francisco Encina interviene en la Cámara, haciendo presente que "en 1996, la empresa Ferronor S.A., que une La Calera con Iquique, fue licitada a un precio considerado extremadamente bajo, lo que hice saber en forma oportuna en la Cámara. En las bases de la licitación se estableció la obligatoriedad de la empresa de mantener en funcionamiento la vía férrea troncal entre La Calera e Iquique, y las condiciones mínimas de circulación y de calidad de los trenes y de las vías. Sin embargo, en la actualidad ese tramo de vía férrea se encuentra interrumpido en diversos sectores debido al abandono y a los fenómenos naturales acaecidos en los últimos cinco años".

- Con fecha 13 de diciembre de 2006, el diputado Alberto Robles interviene en la Cámara, indicando que "desde hace bastante tiempo, en la provincia de Huasco, existe un ferrocarril que transporta mineral de hierro desde la mina Los Colorados hasta la planta de pellets ubicada en el puerto de Huasco. El trayecto cubre una distancia de 109 kilómetros. El ferrocarril pertenece a la empresa privada Ferronor, cuyo principal accionista es la empresa Andrés Piazolli y Compañía Limitada. Es responsabilidad de Ferronor que el hierro que transportan sus carros llegue en buena forma a la planta de Pellets y no produzca problemas a la población durante el trayecto. Sin embargo, desde hace bastante tiempo, esta empresa ha estado abusando de la tolerancia de los vecinos de Vallenar, Huasco y Freirina, sobre todo de aquellos cuyas casas están ubicadas muy cerca de la vía férrea. En Freirina, el ferrocarril pasa al lado de gran parte de las poblaciones; en Huasco Bajo, pasa prácticamente por el centro del pueblo. Si no se adoptan las debidas precauciones, el hierro que transportan esos carros producirá molestias y problemas importantes a los vecinos de las localidades señaladas". En el mismo sentido, con fecha 01 de abril de 2009, interviene en la Cámara denunciando nuevamente que el transporte de hierro que realiza Ferronor desde la Compañía Minera del Pacífico S.A. hacia el puerto de embarque y la planta de pellets, se hace en carros abiertos, por lo que debido al viento las partículas de este material vuelan hacia los alrededores, específicamente Vallenar, Freirina y Huasco Bajo.

- Con fecha 08 de abril de 2009, el diputado Marcelo Díaz interviene en la Cámara, expresando su preocupación que le transmitieron "los dirigentes del Comité de Agua Potable Rural de la localidad de Diaguitas, comuna de Vicuña, y los representantes de pobladores del sector de El Cebollín, quienes esperan desde hace más de 10 años contar con agua potable. Para la concreción de ese anhelo requieren que la empresa Ferronor les dé ciertas facilidades, porque necesitan cruzar una franja de terreno que le pertenece. Sin embargo, Ferronor les pide

OFICINA
CÁMARA DE DIPUTADAS Y DIPUTADOS
CHILE
26-06-2024
11:00
VIRTUAL

que paguen un derecho de 10 UF semestrales". Agrega que, en su distrito, "es una constante que Ferronor cobre por utilizar sus terrenos o parte de sus propiedades, las que se encuentran en desuso, impidiendo el desarrollo de proyectos sociales de envergadura".

- Con fecha 07 de julio de 2010, el diputado Lautaro Carmona interviene en la Cámara, señalando que Ferronor transporta los materiales de Codelco División Salvador hasta el puerto de Barquito. Hay preocupación por las medidas de seguridad de esa empresa de ferrocarriles, dado que cruza casi por el medio de la comunidad de Chañaral, generando situaciones de riesgo para los pobladores, toda vez que trasladan elementos tóxicos en carros aljibes, que se llevan de un punto a otro. Por esa razón, recojo la idea de proponer que esa empresa adopte medidas de seguridad en el traslado de los materiales que garanticen la salud de los habitantes de ambas comunas y, en particular, de Chañaral".

- Con fecha 21 de junio de 2016, el diputado Claudio Alvarado interviene en la Cámara, manifestando que "existe una inversión superior a los 6.000.000.000 de pesos para construir un baipás con defensas fluviales en el río Limarí y la reposición del puente La Chimba, en Ovalle, Región de Coquimbo. Dichas obras se han retrasado muchísimo porque la empresa Ferronor tiene que vender los terrenos donde están instaladas las líneas de trenes".

- Con fecha 17 de abril de 2018, el diputado Jaime Mulet interviene en la Cámara, señalando que en Paipote se desarrolla un trabajo de encauzamiento de la quebrada para evitar la ocurrencia de aluviones similares a los de 2015 y 2017 que inundaron la localidad. Añade que "el Ministerio de Obras Públicas ha hecho su trabajo, licitó y la empresa que se adjudicó la obra comenzó a trabajar, pero están llegando a la parte final por donde la quebrada fluye hacia la cuenca del río Copiapó y hay un puente de la empresa privada [Ferronor] (…) solo 12 metros formando un verdadero embudo. Se supone que la empresa mencionada estaba de acuerdo con que ese puente que no se usa se levantara, pero ahora se ha negado".

- Con fecha 27 de septiembre de 2022 el mismo diputado Mulet envió oficios de fiscalización dirigidos al Ministerio de Obras Públicas, Ministerio de Vivienda y Urbanismo, Ministro de Desarrollo Social, Gobernadores de las Regiones de Tarapacá, Antofagasta, Atacama, Coquimbo y Valparaíso, solicitando información sobre (i) los proyectos en que ha sido necesario requerir la autorización o intervención de la Empresa de Transporte Ferroviario S.A (Ferronor) para su ejecución, desde 1997 a la fecha; (ii) los proyectos que han sido entorpecidos por la interposición de acciones judiciales por parte de

OFICINA
CÁMARA DE DIPUTADAS Y DIPUTADOS
CHILE
26-06-2024
11:00
VIRTUAL

Ferronor, desde 1997 a la fecha; (iii) la cantidad de dinero que ha destinado el Estado a Ferronor por concepto de expropiaciones, convenios, acuerdos u otros, desde 1997 a la fecha.

En respuesta a estas acciones, la Cámara de Diputados y Diputadas ha obtenido una serie de respuestas, entre las que podemos destacar:

- El Gobernador Regional de Atacama, don Miguel Vargas, indicó que "En relación a proyectos con financiamiento FNDR que presentaron problemas con la empresa para su ejecución no existen antecedentes al respecto, no obstante, se puede señalar que los Ministerios de Obras Públicas y de Vivienda y Urbanismo, en la ejecución de sus obras, han recibido acciones judiciales de la empresa que han impedido su ejecución".

- El Gobernador Regional de Valparaíso, don Rodrigo Mundaca, señaló que "El proyecto "Mejoramiento Circuito Calle Prat-Calle Ocho, Nogales", tuvo término anticipado de contrato en diciembre de 2017, debido a una imposibilidad legal-administrativa por la caducidad del permiso de FERRONOR para desarrollar trabajos en la faja bajo concesión de dicha empresa, por tal razón se disminuyeron las obras no ejecutadas, las que fueron cuantificadas por la unidad técnica. El Convenio Mandato de este proyecto fue aprobado en la Res 1547 del 4-9-2015 y aprobado en acuerdo CORE 8317/7/15. El contrato de obras $320.661.101 tuvo una disminución por $19.101.321, por lo que el monto final del contrato quedó en $301.559.780".

- El Director Subrogante de Obras Hidráulicas, don Milo Millán, informó que "Este Ministerio de Obras Públicas, a través de la Dirección de Obras Hidráulicas, debió diseñar obras de defensas fluviales y de control aluvional para las principales cuencas de la región de Atacama, después de que esa región fuera fuertemente afectada por las crecidas aluvionales de 2015 y 2017. El 2018, esa Dirección en coordinación con la Dirección de Vialidad, intervinieron parte de la quebrada de Paipote, cauce de la cuenca del río Copiapó que fue activada en el aluvión de 2015 causando mucho daño a la localidad de Paipote como a la ciudad de Copiapó**. Durante el desarrollo de ese trabajo, la obra debió intervenir el puente de la Avenida Copayapu de propiedad de Ferronor, situación que obligó a detener la ejecución de las obras por varios meses**, situación que implica un costo, sin embargo, no fue debidamente valorado como tal. Las obras diseñadas para las cuencas de la región de Atacama requieren recuperar la caja o cauce de los ríos, por lo cual en algunos casos se deberán intervenir propiedades fiscales o privadas. En ese contexto, el trazado de la línea férrea de la empresa Ferronor interfiere con el proyecto de obras diseñado para la cuenca del río Salado en la Provincia de Chañaral y con el proyecto de diseño para la

OFICINA
CÁMARA DE DIPUTADAS Y DIPUTADOS
CHILE
26-06-2024
11:00
VIRTUAL

cuenca del río Copiapó en la Provincia de Copiapó. En el caso de la cueca del río Salado, la línea férrea presenta interferencia en las tres localidades involucradas del proyecto: Chañaral, El Salado y Diego de Almagro. En el caso del proyecto de la cueca del río Copiapó, sólo presenta interferencia la línea férrea con algunos sectores puntuales en la zona de la ciudad de Copiapó. Lo anterior, presenta situaciones como la superposición de títulos de dominio entre el Fisco y Ferronor, paso de la línea férrea de Ferronor por el cauce del río Salado, que para todos los efectos los cauces naturales son bienes nacionales de uso público, sin embargo, tanto la línea como su infraestructura pertenecen a dicha empresa. En la cuenca del río Copiapó, el diseño de las obras de esta Dirección contempla intervenir la faja o línea férrea de Ferronor, esté o no en desuso. Por lo tanto, en un futuro cercano, este Ministerio deberá abordar las intervenciones antes mencionadas relacionadas con la empresa de ferrocarriles del norte, FERRONOR".

- La Subdirección de Servicios Sanitarios rurales indicó que "En siete proyectos ejecutados entre los años 2020 y 2022, ha sido necesario requerir la autorización a la empresa Ferronor para su ejecución. De ellos, dos proyectos se ubican en la Región de Atacama, tres en la Región de Coquimbo y dos en la Región de Valparaíso. No se tiene registro de otros proyectos ejecutados entre los años 1997 y 2020. Sobre la cantidad de dinero que ha destinado el Estado a Ferronor, mediante el Ministerio de Obras Públicas, por concepto de expropiaciones, convenios, acuerdo y otros, desde 1997 a la fecha, se puede indicar que se ha realizado un desembolso de $379.729.129 por los conceptos de Revisión de Proyectos y derecho a uso de faja ferroviaria. Cabe señalar que en la Región de Coquimbo se cuenta con tres diseños que han sido postulados al Ministerio de Desarrollo Social y Familia, de los cuales dos de ellos requieren la autorización de Ferronor, cuyos costos asociados corresponden a 2962,28 UF más IVA. El tercer proyecto considera la expropiación de los terrenos a Ferronor cuyo costo no ha sido determinado".

- El Director Subrogante del Servicio de Vivienda y Urbanismo de Atacama, don Cristian Torres, informó en primer lugar que el año 2017 el Serviu Atacama se encontraba ejecutando el proyecto habitacional "Villorrio Toledo" que entregaría una solución habitacional a 54 familias que habitaban en campamentos. Para ello, se debía conectar la red de agua potable para otorgar este servicio a las viviendas en ejecución, la cual debía pasar por el subsuelo de la faja de protección que pertenece a la Empresa Ferronor. Se iniciaron gestiones con la empresa, pero al ver que se debía cancelar un monto de 305 UF más IVA para la revisión del diseño de proyecto, además de un monto de 1087 UF por ocupación de la faja en subsuelo con renovación de pago en un periodo de 20 años, se tuvieron que buscar nuevas alternativas para resolver esta situación.

OFICINA
CÁMARA DE DIPUTADAS Y DIPUTADOS
CHILE
26-06-2024
11:00
VIRTUAL

Esto provocó que las viviendas estuvieron un año terminadas, pero sin poder ser entregadas a la familia. En segundo lugar, indica que en la ejecución del proyecto habitacional "Punta Negra Norte" que dará solución habitacional a 140 familias de la comuna de Copiapó, la empresa sanitaria Aguas Chañar otorgó a la empresa constructora un punto de conexión de la red de alcantarillado ubicado frente del proyecto habitacional, pero que debía cruzar por la franja de protección de la línea férrea. A pesar de que la conexión se realizaría por el subsuelo del terreno de Ferronor, la empresa cobraba para su uso un monto de 305 UF más IVA, suma que no podía asumir el Serviu, por lo que se buscó la opción de un segundo punto de conexión ubicado a más de 120 metros del conjunto habitacional (costo asumido por empresa constructora). Por último, señala que en Avenida Los Carreras en la comuna de Copiapó, lugar por donde cruza la línea férrea de Ferronor, se solicitó en varias oportunidades otorgar parte de la franja de protección a concesión de Serviu y/o Municipalidad de Copiapó, con la finalidad de ejecutar y concretar proyecto de espacio público y hermosear el sector, pero la respuesta de Ferronor siempre ha sido negativa.

- En vista de las gestiones parlamentarias y las respuestas de las autoridades respectivas, es posible evidenciar que la empresa FERRONOR, desde su privatización, no solo ha obstaculizado la ejecución de proyectos, sino que además ha puesto en riesgo directa e indirectamente la integridad, salud y vida de las personas que viven en las comunas por las que opera la empresa.

IV. Investigación de la Fiscalía Nacional Económica

El año 2017 la Fiscalía Nacional Económica dio inicio a la investigación Rol N° 2425-17, relativa al mercado de atraviesos, paralelismos y apoyos a la vía férrea en la zona norte del país, mediante la cual se constató que Ferronor tendría un monopolio en la prestación de servicios de atraviesos de la vía férrea de su propiedad, y que para aquellos agentes económicos que requieren atravesar dicha vía férrea, el servicio de atraviesos prestado por Ferronor constituye un insumo esencial que carece de sustitutos o alternativas. Así las cosas, la FNE señaló que existía un riesgo de que Ferronor pueda abusar de su posición, impidiendo una eficiente asignación de recursos y, por consiguiente, determinó que era necesario que las tarifas que determine el modelo de tarificación de Ferronor cumpla con ciertos requisitos, a saber, que sean transparentes, objetivas y no discriminatorias. Como resultado, Ferronor y la FNE celebraron un acuerdo extrajudicial en que la empresa se comprometió a cobrar tarifas que cumplieran los requisitos indicados con anterioridad, el cual fue aprobado por el

OFICINA
CÁMARA DE DIPUTADAS Y DIPUTADOS
CHILE
26-06-2024
11:00
VIRTUAL

Tribunal de Defensa de la Libre Competencia con fecha 17 de marzo de 2021[3] (Rol AE N° 21-21).

V. Incumplimiento Ley N° 18.871

Otro vital aspecto a considerar es que la empresa Ferronor está regida por la Ley N° 18.871 de 1989, que Faculta a la Empresa de Ferrocarriles del Estado para vender los bienes que indica. Dicha Ley señala en su artículo segundo que: "**La sociedad deberá mantener la propiedad y las condiciones de operación de, al menos, su vía troncal entre La Calera e Iquique**", obligación que hoy en día Ferronor incumple abiertamente, ya que no sólo no mantiene la propiedad, sino que está prácticamente destruida. Además, en agosto de 2018 Ferronor anunció un plan para poner en marcha un tren que una las rutas Copiapó-Caldera en la Región de Atacama. Este plan se componía en dos etapas: la primera preveía la rehabilitación de las vías entre la Estación Copiapó y la Estación Paipote y, la segunda, planeaba recuperar las líneas hacia la ciudad de Caldera, y se estimaba que a fines de 2019 el tren estaría en marcha en el primer tramo[4]. No obstante, no es sorpresa indicar que este Plan nunca se llevó a cabo.

VI. Idea Matriz del Proyecto: Declarar de Interés nacional a FERRONOR ante el incumplimiento de la ley.

A juicio de quienes presentamos la presente moción, es imperativo que la empresa vuelva a manos del Estado, especialmente cuando nuestro país se encuentra en la necesidad de desarrollar vías férreas, siendo esta empresa un obstáculo para su desarrollo. De hecho, los avances de estas últimas décadas han facilitado el surgimiento de nuevas tecnologías que permiten contar con trenes impulsados de forma eléctrica, o por Hidrógeno verde. Este ultimo ya comienza a implementarse en nuestro país, lo que podría materializarse el presente año[5], aquello evidencia una urgente necesidad de modernizar el sistema.

Además, mientras la Empresa de Ferrocarriles del Estado, aprendiendo de experiencias internacionales, ha comenzado a implementar la habilitación de antiguos tramos abandonados, por donde transitaba el tren, rieles y durmientes, como nuevos senderos para que peatones y ciclistas puedan recorrer estos caminos, denominados "Vías Verdes", la empresa FERRONOR solo se ha limitado a mantener en mal estado y total abandono parte de sus vías.

---

[3] Acuerdo disponible en: https://www.diarioconstitucional.cl/wp-content/uploads/2021/03/AE-Ferronor-FNE-Ferronor.pdf

[4] Fuente: https://cooperativa.cl/noticias/pais/region-de-atacama/atacama-planean-poner-en-marcha-tren-entre-copiapo-y-caldera/2018-08-30/095729.html

[5] Fuente: https://www.biobiochile.cl/especial/aqui-tierra/noticias/2022/11/23/podria-operar-en-2024-chile-estrenara-su-primer-tren-cero-emisiones-con-100-hidrogeno-verde.shtml

OFICINA CAMARA DE DIPUTADAS Y DIPUTADOS CHILE 26-06-2024 11:00 VIRTUAL

Por tanto, surge la necesidad de contar con un marco normativo que reconozca la importancia estratégica de la infraestructura ferroviaria del norte, especialmente de sus líneas y ramales. Nuestra legislación no contempla una definición para empresas estratégicas, sin perjuicio de aquello, este concepto se ha desarrollado de diversas formas en nuestra institucionalidad, entendiéndose dentro de estas aquellas empresas cuya paralización causa un grave daño a la salud, a la seguridad, al abastecimiento de la población o la economía[6].

En el mismo sentido, este órgano legislador ha tramitado proyectos que tienen por objeto declarar como infraestructura critica ciertos lugares o espacios, con un criterio enfocado en la seguridad, pero que evidencia el rol del Estado y la preocupación de sus organismos en la protección de sus áreas más sensibles, ya que nuestra institucionalidad tiende a proteger y resguardar ciertas empresas e infraestructura que pueden resultar de interés estratégico para el desarrollo y normal funcionamiento del país, sin adentrarse en otro tipo de procesos.

El antecedente legislativo más cercano a la idea de declarar de interés nacional algo que resulte de importancia para el Estado lo encontramos en el proyecto de ley boletín 10638-08, actualmente en segundo trámite constitucional, que declara de interés nacional la explotación y comercialización del litio, y la Sociedad Química y Minera de Chile S.A. Este proyecto, lejos de ser un acto expropiatorio, es el reconocimiento y consagración de algo que la ley regulatoria de la explotación de dicho mineral ya contempla en algunos casos.

En la actualidad existe una serie de proyectos destinados a revitalizar el tren en nuestro país, pero las inversiones ferroviarias, al menos hasta el año 2023, no contemplan una ampliación, mejora o renovación de la infraestructura hacia la zona norte del país[7].

A mayor abundamiento es preciso señalar que la ley de Ferrocarriles contempla en su artículo 28 la posibilidad de declarar de utilidad pública a los ferrocarriles particulares, fijando un procedimiento para aquello, no obstante, deja de lado a las líneas férreas.

Lejos de ser una expropiación, este proyecto evade una mirada reduccionista del derecho de propiedad, planteando esta medida como un acto de soberanía y protección de nuestra infraestructura más sensible y necesaria, fijando un mandato normativo que oriente las políticas de Estado en función del resguardo de la infraestructura ferroviaria, sobre todo ante el irregular servicio de Empresas de Transportes Ferroviarios S.A. (FERRONOR)

---

[6] Antecedentes disponibles en: https://obtienearchivo.bcn.cl/obtienearchivo?id=repositorio/10221/28657/2/Empresas_Estrategicas.pdf

[7] Son 8 los principales proyectos ferroviarios en el país. Fuente: https://www.icex.es/content/dam/es/icex/oficinas/105/documentos/2023/09/estudio-de-mercado/RE_El%20mercado%20ferroviario%20en%20Chile_2023.pdf

OFICINA CAMARA DE DIPUTADAS Y DIPUTADOS CHILE 26-06-2024 11:00 VIRTUAL

Con el objeto de que su tramitación sea realizada en la comisión Ad hoc, solicitamos que este proyecto sea enviado a la comisión de Obras Públicas, Transportes y Telecomunicaciones.

POR TANTO, los y las diputadas que suscriben venimos en presentar el siguiente:

PROYECTO DE LEY

Artículo único – *Declárese de interés nacional la Empresa de Transporte Ferroviario S.A. (FERRONOR), en los términos del artículo 19 Nº 24 inciso tercero de la Constitución Política de la República.*

JAIME MULET MARTÍNEZ
H. Diputado de la República

OFICINA
CÁMARA DE DIPUTADAS Y DIPUTADOS
CHILE
26-06-2024
11:00
VIRTUAL



FIRMADO DIGITALMENTE:
H.D. JAIME MULET M.



FIRMADO DIGITALMENTE:
H.D. MATIAS RAMÍREZ P.



FIRMADO DIGITALMENTE:
H.D. FELIPE CAMAÑO C.



FIRMADO DIGITALMENTE:
H.D. DANISA ASTUDILLO P.



FIRMADO DIGITALMENTE:
H.D. LUIS CUELLO P.



FIRMADO DIGITALMENTE:
H.D. SEBASTÁN VIDELA C.



FIRMADO DIGITALMENTE:
H.D. JAIME ARAYA G.

