

**COMISIÓN INVESTIGADORA SOBRE PROCESO DE CONCESIONES  
CARCELARIAS**

**52º PERÍODO LEGISLATIVO (2006-2010)  
356ª LEGISLATURA.**

**Sesión 11, celebrada en jueves 21 de agosto de 2008,  
de 11:00 a 13:00 horas.**

**SUMARIO.**

1. Se recibe en audiencia a don Jorge Maureira, Fiscal de Obras Concesionadas del Ministerio de Obras Públicas respecto de los hechos materia de la investigación.

2. La Comisión adopta los siguientes acuerdos:

-Ratificar los acuerdos adoptados en la reunión celebrada el pasado 11 de agosto del año en curso, en Santiago.

-Invitar para el día lunes 1 de septiembre en Santiago, al ex Ministro de Obras Públicas, señor Jaime Estévez y al señor Carlos Rubilar, ex Director General del Ministerio de Obras Públicas.

-Invitar para la sesión del día jueves 4 de septiembre a los Ministros de Justicia, señor Carlos Maldonado Curti, y de Obras Públicas, señor Sergio Bitar Chacra.

*-Se abre la sesión a las 11:10 horas.*

**I. Presidente.** Preside el Diputado señor Javier Hernández Hernández.

**II. Asistencia:** Asisten los Diputados miembros de la Comisión señores: Egaña Respaldiza, don Andrés;  
Jarpa Webar, don Carlos Abel;  
Sepúlveda Hermosilla, don Roberto, y  
Ward Edwards, don Felipe.

Concurre, invitado, el señor Jorge Maureira, Fiscal de Obras Concesionadas del Ministerio de Obras Públicas.

Actúa de Secretario, el titular, señor Miguel Castillo Jerez, y como Abogado Ayudante, la titular, señora María Soledad Fredes Ruiz.

**III. Cuenta.**

El señor Castillo (Secretario) comunica que se ha recibido:

1. Fax de fecha 12 de agosto de 2008, del señor Javier Etcheverry, quien hace llegar sus razones por las que no asistirá a la sesión, las cuales a continuación se señalan "Yo renuncié al Ministerio de Obras Públicas en el mes de diciembre de 2004, quedando todos los antecedentes relacionados con mi actuación como Ministro en poder de ese Ministerio. Al no disponer

de ningún antecedente de la materia que incumbe a esta Honorable Comisión Investigadora y no recordar en forma precisa detalles de estos temas, por el tiempo transcurrido. Ruego me excuse por no aceptar la invitación de concurrir a la Comisión.". *Se toma conocimiento.*

2. Fax de fecha 18 de agosto de 2008, de don Alfonso Reymond, por el cual hace saber sus motivos por no participar en la presente sesión, atendidas las razones que expone "Teniendo en consideración que estoy actualmente conociendo de causas en tramitación ante la Comisión Arbitral del Programa de Concesiones de Infraestructura Penitenciaria Grupo 1, no corresponde que emita pronunciamientos de cualquier clase sobre tales materias. Respecto a la causa ya fallada por sentencia definitiva de 25 de mayo de 2007, hago presente a usted que esa sentencia contiene el pronunciamiento formal de la Comisión Arbitral, por la vía legal apropiado, respecto de los hechos sometidos a su consentimiento y resolución, por lo que me atengo a lo allí expresado y resuelto por decisión unánime de los tres miembros de la Comisión Arbitral. En consecuencia, no me resulta posible acceder a la invitación que se me formula.". *Se toma conocimiento.*

3. Fax de fecha 18 de agosto de 2008, enviado por el don Antonio Bascuñan quien hace llegar sus excusas por no poder participar en la sesión del día de hoy por las razones expuestas: "En mi calidad de juez árbitro y Presidente de la Comisión Conciliadora y Arbitral del Programa de Concesiones de Infraestructura Penitenciaria Grupo 1, me encuentro abocado al conocimiento de varios requerimientos planteados por las partes que se encuentran pendientes de resolución, respecto a los cuales estoy impedido de dar opinión, conforme a lo regulado en varias disposiciones contenidas en los artículos 194 y siguientes del Código Orgánico de Tribunales. En relación a las causas acumuladas ya resueltas por esta Comisión, roles Nos. 2120-J, 2129-J, 2120-J y 2134-J, caratuladas "Sociedad Concesionaria BAS S.A. con Ministerio de Obras Públicas", los antecedentes se encuentran en el respectivo expediente, actualmente en poder de la Excm. Corte Suprema y la opinión unánime de los miembros de esta Comisión acerca de las materias controvertidas en las mismas consta en la sentencia definitiva dictada por este tribunal arbitral con fecha 25 de mayo de 2007, contenida en el aludido proceso. Por las razones expuestas, agradeceré excusarme de concurrir a la sesión a la que fui invitado.". *Se toma conocimiento.*

#### **IV. Tramitación de actas.**

El acta de la sesión 8ª y la visita inspectiva efectuada a la Cárcel El Manzano N° 2, se dan por aprobadas por no haber sido objeto de observaciones.

Las actas de las sesiones 9ª y 10ª se encuentran a disposición de los señores Diputados.

#### **V. Orden del día.**

Expone el señor Jorge Maureira, Fiscal de Obras Concesionadas del Ministerio de Obras Públicas, acerca de los hechos materia de la investigación.

Después de la exposición, se efectúa una ronda de consultas, en la cual participan los señores Diputados presentes.

La exposición consta en acta taquigráfica.

El debate suscitado queda archivado en un registro de audio, a disposición de los señores Diputados, de conformidad con lo dispuesto por el artículo 249 del Reglamento de la Corporación.

*-Se levanta la sesión a las 12:40 horas.*

JAVIER HERNÁNDEZ HERNÁNDEZ  
Presidente de la Comisión.

MIGUEL CASTILLO JEREZ  
Secretario de la Comisión.

**COMISIÓN INVESTIGADORA SOBRE EL PROCESO  
DE CONCESIONES CARCELARIAS.**

Sesión 11ª, celebrada en jueves 21 de agosto de 2008,  
de 11.10 a 12.40 horas.

**VERSIÓN TAQUIGRÁFICA**

Preside el diputado señor Javier Hernández.

Asisten los diputados señores Andrés Egaña, Carlos Abel Jarpa, Felipe Ward y Roberto Sepúlveda.

Concurre como invitado el señor Jorge Maureira, fiscal de Obras Concesionadas del Ministerio de Obras Públicas.

**TEXTO DEL DEBATE**

El señor HERNÁNDEZ (Presidente).- En el nombre de Dios y de la Patria, se abre la sesión.

El acta de la sesión 8ª y la visita inspectiva efectuada a la cárcel El Manzano N° 2 se dan por aprobadas por no haber sido objeto de observaciones.

Las actas de las sesiones 9ª y 10ª se encuentran a disposición de los señores diputados.

El señor Secretario va a dar lectura a la Cuenta.

*El señor CASTILLO (Secretario) da lectura a la Cuenta.*

El señor HERNÁNDEZ (Presidente).- Se suspende la sesión para ir a votar a la Sala.

)------(

*-Transcurrido el tiempo de suspensión:*

El señor HERNÁNDEZ (Presidente).- Continúa la sesión.

Corresponde ratificar los acuerdos adoptados en la sesión celebrada en Santiago el pasado 11 de agosto del año en curso.

¿Habría acuerdo?

**Acordado.**

La presente sesión tiene por objeto conocer mayores antecedentes sobre los hechos materia de esta investigación. Para ello, hemos invitado al señor Jorge

Maureira, fiscal de Obras Concesionadas del Ministerio de Obras Públicas.

Señor Secretario, por favor, haga ingresar a nuestro invitado.

*-Ingresa el invitado a la Sala de la Comisión.*

El señor HERNÁNDEZ (Presidente).- En nombre de la Comisión, le agradezco su asistencia.

En la sesión del jueves 31 de julio del presente, ocasión en que concurrió a la Comisión, quedaron pendientes algunas respuestas.

Le ofrezco la palabra para continuar.

El señor MAUREIRA.- Gracias, señor Presidente.

Respecto de las consultas que se hicieron en aquella oportunidad, traje preparado un apunte para responder las que quedaron pendientes.

En cuanto a que si conocía o había visitado las obras de la cárcel El Manzano, del Grupo 2, y el estado deteriorado de esas obras, respondí que si bien es cierto era inspector fiscal subrogante en ese contrato, no visité las obras de la cárcel El Manzano ni las de Antofagasta.

La pregunta siguiente es si fueron acogidas las recomendaciones que se hicieron.

No logro recordar a qué recomendación específica se refería, pero si quiero entender que las recomendaciones se referían a las que hubiese formulado en su momento la Contraloría General de la República, en auditoría que hizo puntualmente en cada uno de los contratos, la respuesta es afirmativa.

De hecho, en los informes que evacuó la Contraloría respecto de las visitas técnicas que hizo a las obras del Grupo 1 y Grupo 2, se hicieron los descargos y las respuestas completas a la Contraloría punto a punto en los aspectos que fueron observados.

La siguiente pregunta dice relación con que si se adoptaron las medidas para rectificar a futuro los errores relativos a las modificaciones de obras y pagos por conciliación.

Al respecto, debiera reiterar que en el tema de cárceles concesionadas el procedimiento que se siguió fue licitar con pauta mínima de diseño en el anteproyecto, con el objetivo de acoger la iniciativa en cuanto a la capacidad de innovación en diseño de cárceles. Por lo tanto, se está manteniendo la filosofía de hacerlo con

pautas mínimas, pero con una mejor precisión en relación con las condiciones de diseño y construcción, a fin de evitar algunas interpretaciones.

Adicionalmente, en el sistema de concesiones de Obras Públicas, en la otra área de infraestructura que se está abordando, que son los temas que tienen que ver con los hospitales, hoy se ha cambiado la metodología de licitación y, por lo tanto, se estaría licitando o adjudicando con un proyecto de detalle acabado. Se ha adoptado que en la etapa de precalificación se precisen los proyectos de detalle ofertado por los licitantes y se hagan precisiones de los mismos, a fin de evitar alguna interpretación de lo que ellos proponen conforme a los contratos de concesión.

La pregunta siguiente es quién me nombró inspector fiscal y quién era mi jefe directo.

La designación del inspector fiscal es una facultad y atribución que corresponde al director general de Obras Públicas, por resolución suya, que es la vía de designación de todos los inspectores fiscales, sean estos contratos de concesiones o de obras públicas tradicionales.

En cuanto al jefe directo en el tema de obras por la vía de concesiones, en la etapa de construcción, había un cargo que se llamó coordinador general de construcción y que después pasó a llamarse coordinador de administración de contrato de construcción; hoy se llama jefe de división de construcción. De ese cargo, según la temporalidad, se reportan y dependen todos los inspectores fiscales en la etapa de construcción.

En su momento, cuando partió el Grupo 1, de Cárceles, el cargo era coordinador de administración de contrato de concesión; él era mi jefe directo en ese entonces.

Respecto de cuántas horas simultáneas tienen los inspectores fiscales, puedo decir que es variable si estamos hablando de construcción o explotación. Hoy, los inspectores fiscales tienen más de un contrato a su cargo; en algunos casos, cuatro contratos, para fiscalizar. En las obras de construcción no habitual puede tener uno o dos contratos a su cargo. Ello tiene que ver con la magnitud de las obras, la capacidad profesional y la cercanía de los contratos que pudiera asumir en forma simultánea. Es una situación que se debe ir resolviendo caso a caso.

Lo general es que en obras de construcción los inspectores fiscales tengan sólo un contrato a su cargo. Hablo de un contrato, no de una obra, lo que, en el caso del Grupo 1, de Cárceles, es un contrato con tres cárceles ubicadas en diversas regiones.

Respecto de la cárcel de Antofagasta, en cuanto a si estuve en la empresa aludida, la respuesta es no, de principio a fin del contrato; no fui inspector fiscal subrogante. En ningún momento, fui inspector fiscal titular. Me tocó asumir en ausencia del titular, durante los períodos en que éste hizo uso de su feriado legal y vacaciones, pero nunca fui inspector fiscal titular.

Según el último informe de la Contraloría General de la República existe clara debilidad de fiscalización, máxime en la cárcel de Antofagasta. Hay un informe evacuado por la Contraloría.

En un preinforme se solicita que acompañemos las indicaciones de la Contraloría; se está preparando para responder. En él damos cuenta de que los defectos de este listado con Contraloría, en la etapa de construcción, corresponden a situaciones no esperables, pero sí repetibles en contratos de obras; por lo tanto, la inspección fiscal tiene que efectuar el levantamiento y la declaración de las observaciones para que éstas puedan ser levantadas por la concesionaria, situación que no pudo ser concretada, dado que, en ese contrato, la concesionaria paralizó las obras y obtuvo el recurso de no innovar en la comisión conciliadora, y la obra, como tal, quedó detenida.

Por consiguiente, las instrucciones de inspección fiscal de anotar observaciones quedaron sin efecto, por cuanto el contrato quedó en la comisión de congelamiento para ir a la comisión conciliadora y, posteriormente, arbitral.

La siguiente pregunta se refería a quién era el jefe directo y a quién informaba o reportaba los avances y dificultades de las obras, como acabo de comentar.

El jefe directo era el coordinador general de construcción, o cual fuera el cargo de tuición sobre los inspectores fiscales de construcción. Y era a éste a quien reportaba periódicamente los avances y la adopción de decisión respecto a ir avanzando con contratos de construcción en el período que fue inspector fiscal del Grupo 1, y después en lo equivalente cuando me tocó asumir la inspección fiscal del Grupo 3, de Cárceles.

El señor HERNÁNDEZ (Presidente).- ¿En ese entonces, nunca tuvo contacto con los ministros de Obras Públicas? ¿Estaban interesados en el desarrollo de la obra? ¿El ex Presidente Lagos quiso interiorizarse del proceso?

El señor MAUREIRA.- En particular, en lo que tiene que ver con el contrato de cárceles, nunca tuve reportes directos, instrucciones, estimaciones, reuniones periódicas, ni tampoco puntuales y específicas con los ministros Etcheberry, Estévez y Bitrán. Sólo participé, previo al inicio de mi gestión como inspector fiscal de un grupo de red de cárceles, en una reunión con el ministro Bitrán. Fue la única ocasión en que participe en una reunión conjunta con un ministro de Obras Públicas y con el entonces Presidente Lagos no.

Durante mi desempeño en construcción y obras públicas, como dije, nunca tuve una reunión específica con un Presidente, menos con el Presidente Lagos; tampoco ningún reporte o una indicación respecto de los contratos.

Respecto de si era normal que una obra de esta envergadura tuviera 18 mil planos, y sobre cuál es la cantidad normal de planos para una obra de este tipo, debo señalar que ninguno de los contratos de concesiones de Cárceles cuenta con un listado de 18 mil planos. Lo normal es hablar de 1.800 a 2.400 planos, dependiendo de los detalles. Para una obra de edificación, sin duda, es una cantidad normal y esperada; para una obra que tiene que ver con obras viales son algo menor.

La obra de edificación tiene una cantidad de planos sustantivos, por cuanto exige que los planos contengan el más mínimo detalle, a fin de materializar los detalles de las obras en escalas más allá de las naturales, esto para mostrar detalles de junquillos, de colocación de puertas, en fin. Eso es parte de los procesos normales en elaboración de proyectos y confección de obras de edificación.

De estos 1.800 planos con que contaba el contrato del Grupo 1, por lo menos, la mitad corresponden a planos de arquitectura y estructura; la otra mitad a todas las demás especialidades.

No tengo datos de algún cuartel que tenga 18 mil planos, ni menos de cárceles concesionadas.

El señor HERNÁNDEZ (Presidente).- Para aclarar un poco más, la pregunta va en relación a que, cuando se pedían cambios o modificaciones a la estructura, había que aprobar un plano.

El señor MAUREIRA.- Así es.

El señor HERNÁNDEZ (Presidente).- Entonces, ¿cuántos son los originales? ¿A cuántos se llega finalmente?

Parte de los problemas, de acuerdo a lo que especificaban las pymes, consistía en que, muchas veces, demoraban seis o siete meses en devolver el plano aprobado por el Ministerio. Y eran completamente diferentes a lo que ya le habían solicitado.

Por lo tanto, había muchas contradicciones en ese aspecto. Por eso, me gustaría aclarar el tema.

El señor MAUREIRA.- Señor Presidente, en ese sentido, el plano aprobado es uno.

La modalidad de administración del sistema de planos y de proyectos de una obra de cualquier tipo, particularmente en edificación, el autor del proyecto, en este caso, una autoría de la concesionaria, elabora un plano o hace un listado de los planos que estime necesarios para ejecutar la obra. Si hay experiencia la parte se ajusta más al dato final y, si la experiencia es baja, se altera un poco.

En el caso del Grupo 1 se hizo un listado de planos que no debe haber sido más del 5 por ciento de alteración de la cantidad de documentos emitidos.

La primera vez que se emite el plano 1 es parte del procedimiento de lo que llamamos términos de referencia del contrato, en que una de las regulaciones iniciales establece una revisión A -se denominan por orden alfabético-, que para el caso es una inspección fiscal.

Luego, en el caso de que hubiera observaciones formuladas por la inspección, la concesionaria tiene que hacer los ajustes al plano y modificar a fin de levantar las observaciones. Pero, en ese evento, lo hace en la versión alfabética siguiente, o sea en una revisión B. De esa manera identificamos la etapa en que nos encontramos.

Si la solución a las observaciones es insuficiente se vuelve a comentar que no se han resuelto adecuadamente las dificultades de la vez anterior y se emite una revisión C. Así pasa de letra en letra hasta que inspección fiscal califica que se ha cumplido con el levante de dotaciones definitivamente y que el contenido de los planos y del proyecto se ajusta al contrato. Por lo tanto, se autoriza -y esa es la figura que se cursó en este contrato- a emitir lo que llamamos Revisión 0, que significa que es el único plano aprobado.

Ahora, si en el proceso de obras detectamos que en el plano de revisión 0 hay alguna dificultad constructiva y debe ser modificado, el concesionario tiene la facultad de proponer una modificación. Pero, dado que ya ha concluido la etapa de letras, se adopta entonces la identificación numérica para la revisión.

Es habitual que las constructoras quieran saber la estimación de plazos y montos de inversiones de cada una de las obras en alguna de las revisiones de letras, ya sean A, B o C, antes de que sea aprobado definitivamente el plano de revisión 0. Para eso le pasa el plano al subcontratista, con el objeto de que le cotice cuánto le va a cobrar por la obra. Pero claramente ese plano, mientras no sea de revisión 0, no es el definitivo.

Si la constructora esperara tener todos los planos de revisión 0 aprobados para recién cotizar el tema de plazos se complicaría seriamente, por lo que es natural que soliciten cotizaciones con las revisiones alfabéticas. Es decir, con planos que están en proceso de revisión y mejoramiento que no son los definitivos.

Doy fe cierta de que los planos por los que se me consultó no demoraron siete meses en volver de Obras Públicas. Lo que puede haber sucedido es que desde que se ingresó el plano A, hasta el 0, hayan pasado siete meses. Pero en el intertanto hubo un sinnúmero de emisiones de parte de la concesionaria, así como observaciones y comentarios de inspección fiscal a cada una de esas versiones.

Para el correcto registro del contrato llevaba todo el despacho de planos, con su correspondiente fecha de ingreso y plazos que adoptábamos para despachar las observaciones. No recuerdo la cantidad, pero es posible que en dos o tres ocasiones nos hayamos tomado más del plazo establecido en el contrato para emitir observaciones. Ahora, cuando digo más del plazo me refiero a que si éste era de 15 días nos habremos tomado 18 ó 20 días. El resto de las ocasiones cumplimos rigurosamente con el plazo límite del contrato, o mucho menos, para entregar a la concesionaria las observaciones.

Éstas contenían, por ejemplo, si el contenido del plano cumplía o no las pautas mínimas de diseño, lo ofertado por el concesionario o las normas que se aplican en cada una de las materias del proyecto. En ninguna oportunidad se le impuso a la concesionaria hacer una obra distinta a la contratada.

Justamente, esa diferencia de lectura es lo que fue discutido en la comisión conciliadora. Y en su oportunidad, en mi calidad de inspector fiscal, hice los aportes técnicos para defender las temáticas y el cumplimiento del contrato. En ningún caso una obra adicional.

De hecho, la Comisión solicitó copia del acta de la primera reunión con BAS y se está haciendo el despacho de la misma. En dicho documento, firmado por el concesionario y por mi persona como inspector fiscal, queda de manifiesto que ellos estiman e indican que van a hacer modificaciones en el anteproyecto porque eso mejora su operatividad futura respecto de la cárcel. Además, se señala que ello no tendrá mayor costo para el Estado. Eso está en la carta de mayo o junio de 2002.

En su oportunidad, se me consultó si es efectivo que el inspector fiscal es quién concentra la responsabilidad de la obra. A eso respondo que sí, que las bases de acción son claras en señalar que la responsabilidad de cautelar por el cumplimiento del contrato siempre queda en las manos de un inspector fiscal, funcionario del Ministerio. Es éste, más un equipo de apoyo, que puede ser de una asesoría o de Concesiones del Ministerio, quien tiene la responsabilidad del manejo y control del contrato.

La participación que tuvieron los demás actores como, por ejemplo, Gendarmería de Chile o el Ministerio de Justicia en la revisión del proyecto era una condición fundamental y así lo adoptamos. Pero no estuvieron presentes en todas las reuniones; sin embargo, cualquiera fuera el escenario, la decisión era resorte del inspector fiscal.

En la etapa de revisión de los proyectos fundamentales solicitaba el parecer a Gendarmería de Chile, sobre todo en conceptos de distribución y orgánica del penal. Ahora, con respecto a temas específicos del área de ingeniería despachábamos copia, pero no esperábamos su reporte, por cuanto teníamos consultores que nos apoyaban en temas como análisis estructural, diseño eléctrico o sanitario. Pero en el concepto y configuración del penal, módulos, celdas unitarias, módulos de comedores, vías de circulación y en todo lo que Gendarmería tiene experticia, solicitábamos que se pronunciaran respecto de la visión de que si el proyecto era funcional, habitable y si cumplía lo requerido como filosofía del contrato. Su presencia fue fundamental en la etapa de revisión.

Si los mayores plazos están necesariamente vinculados a mayores obras tenemos diferencias de opiniones. La mía es que hay algunos plazos que aparecen por el cumplimiento de la normativa, pero hay una cantidad importante que corresponden sólo a una inadecuada gestión de la constructora. Así lo hice ver en mi calidad de inspector fiscal y en la comisión conciliadora. De hecho, hay un atraso en la entrega de los proyectos en los que propuse aplicación de multas. Ese es un tema que está siendo ventilado hoy en la comisión conciliadora, por cuanto en mi opinión el atraso en la evacuación final de los proyectos es de competencia y responsabilidad única y exclusiva de la concesionaria.

La última pregunta que se hizo es acerca de si se está efectuando la investigación interna en el MOP, como lo propone el último informe de la Contraloría General de la República. Al respecto, puedo señalar que ese informe nos llegó formalmente y estamos haciendo un levantamiento de cada uno de los temas que allí se plantean. Esperamos prontamente evacuar un informe de respuesta a ese organismo, cuya mayor parte precisa los alcances que se hicieron, dando muestra cierta de que los informes de auditorías fueron acogidos y respondidos en su oportunidad. Se acompañan los procedimientos que se adoptaron para garantizar el cumplimiento de los estándares de calidad, demostrando que el procedimiento de detección de defectos constructivos es una situación habitual. Parte de la labor de la inspección fiscal es precisamente detectar aquello, imponer las medidas correctivas y solucionar esos problemas. Si no hubiera errores y falencias constructivas, seguramente las inspecciones fiscales tendrían poco trabajo, y éste sería fácil de hacer con poca gente. Las falencias son algo habitual, más aún en obras de esta magnitud.

Cada recinto penal del Grupo 1 tiene en promedio 40 mil metros cuadrados. El Grupo 2 anda por una magnitud similar aunque algo menor. En el Grupo 3 hay una diferencia sustancial entre lo que tiene Santiago 1, Valdivia y Puerto Montt. Si uno hiciera un cálculo promedio ponderado de los 8 recintos penales licitados, comprobaría que cada uno tiene un promedio cercano a los 40 mil metros cuadrados de edificación. Este edificio tiene 60 mil. Por lo tanto, es utópico y no podemos esperar que una edificación de esta magnitud no presente problemas constructivos. Nuestra misión como inspector fiscal es justamente detectarlos, manifestarlos, exigir el levantamiento correspondiente y velar por que la corrección del error o de la falencia constructiva sea bien implementada. Ése es nuestro rol y es lo que hemos

hecho. Tenemos un registro de "no conformidades" y un registro de "levantamiento de las no conformidades". La "no conformidad" es una situación que no se ajusta a lo que se espera como calidad de obra o no se ajusta a lo que decía el proyecto específico.

El señor HERNÁNDEZ (Presidente).- Tiene la palabra el diputado señor Sepúlveda.

El señor SEPÚLVEDA.- Señor Maureira, su presencia en esta Comisión obedece a que usted ha sido inspector fiscal de muchos proyectos públicos. Quiero que me indique en forma precisa en qué proyectos públicos ha participado, cuáles fueron las empresas constructoras que participaron en esos proyectos y cuáles fueron los resultados de dichas obras. Queremos que nos señale si los plazos y montos ofrecidos en su momento por cada constructora, en cada proyecto público en que usted ha participado, se han ajustado a los montos ofrecidos originalmente.

Entiendo que usted ha participado en proyectos públicos tan importantes como la construcción del camino La Pólvora, el proceso de cárceles y la ampliación de la losa del aeropuerto Arturo Merino Benítez, entre otros.

Solicito que remita a esta Comisión en forma detallada la documentación respecto de la totalidad de los proyectos en que ha participado como inspector fiscal.

En relación con el proceso de cárceles, quisiera preguntarle qué participación le correspondió en la elaboración de los proyectos carcelarios y en qué fecha participó.

En esta misma materia, ¿se enteró de la diferencia en la calidad de lo ejecutado respecto de lo específicamente ofrecido por BAS 1, BAS 2 y Vinci?

De acuerdo con su gran experiencia en estos temas, ¿cuánto tiempo usted considera razonable para que una empresa o consorcio desarrolle un proyecto y valore sus costos de construcción y oferta en forma seria y responsable?

El señor HERNÁNDEZ (Presidente).- Tiene la palabra el señor Maureira.

El señor MAUREIRA.- Voy a hacer un comentario respecto de la primera pregunta del diputado Sepúlveda. No obstante, si la Comisión lo estima necesario, haré un informe en detalle, ya que no recuerdo todos los proyectos en que he participado.

En primer lugar, aclaro que no participé en el proyecto La Pólvora. No fui inspector fiscal de esa obra. Es más, no conozco el contrato. No he recorrido jamás en mi vida ese camino. Lo ha dicho un subcontratista y lo ha dicho más de una vez en la prensa. En su oportunidad, hablamos con el medio de prensa de la falta a la verdad en que ellos incurrieron al manifestar aquello en la prensa. Pero no me dieron tiempo para hacer los descargos; la prensa no me lo dio. Lo que se dijo es una falsedad absoluta. Doy fe cierta de que no conozco el contrato. Sé que se trata de un camino a Santiago, pero no lo he recorrido jamás en mi vida.

Mi experiencia como inspector fiscal ha sido en obras de edificación y aeroportuarias, no en obras viales. Supuestamente me confunden con alguien, pero no soy el inspector fiscal de esa obra, ni lo fue mi padre, a quien podrían confundir por asociación de nombre.

Tampoco fui inspector fiscal de la losa del aeropuerto. Fui inspector fiscal de obras como el cabezal norte del aeropuerto de Santiago, la calle de rodaje Alfa, la ampliación de plataforma, la planta de tratamiento, el área de carga y la calle de rodaje Charlie.

En Concesiones he sido inspector fiscal del aeropuerto de Santiago, Grupo 1 de cárceles, Grupo 3 de cárceles y centro de justicia de Santiago.

Respecto de cada uno de ellos, los resultados son diversos. En lo realizado mediante el sistema de obra pública y en todas aquellas obras ejecutadas antes del aeropuerto de Santiago obtuvimos resultados satisfactorios en cuanto a plazo y costos.

No tengo el dictamen porque no me ha sido facilitado por la Contraloría. Imagino que esta Comisión lo puede solicitar. Para las obras del cabezal norte del aeropuerto de Santiago, de 1992, la Contraloría hizo un dictamen especial, por cuanto mi propuesta fue modificar el proyecto a menor costo, menor plazo y mayor calidad. A raíz de ello sólo tuve que rendir cuentas al Contralor directamente por la sorpresa que le causaba mi propuesta de modificación de proyecto. Reitero, la Contraloría hizo un dictamen particular por la novedad que significaba mi propuesta de modificación.

En esa ocasión, por primera vez en Chile se desarrolló el reciclado de pavimentos de hormigón. Fue creado por el Ministerio, por mi equipo de la Inspección Fiscal. Si bien fue una obra en que se premió a la

constructora, la creación -reitero- correspondió a mi equipo de apoyo, que constaba de dos personas.

La Contraloría me informó en su momento que había un dictamen especial para esa modificación de contrato, de 1992.

En varios contratos logramos obtener las aprobaciones y las entregas finales con antelación a los plazos esperados, entre los cuales está el aeropuerto de Santiago. Se cumplió la fase Bravo con 10 ó 12 días de antelación al plazo fijado, y la fase Charlie con una antelación al plazo límite establecido por contrato del orden de los 45 días. En mi opinión, con facilidad pudimos haberlo entregado 60 días antes.

Respecto de los montos, algunos fueron modificados sustancialmente, como el caso del cabezal norte y la calle de rodaje Alfa, cuyos informes fueron enviados a la Contraloría en su oportunidad.

En el caso del cabezal norte y de la calle de rodaje Alfa tenía a un inspector de Contraloría en forma permanente sobre el contrato, quien me revisaba incluso las publicaciones. De hecho, ahí hubo modificaciones de contrato, siguiendo rigurosamente lo que significa la modificación de contrato de obra pública tradicional. Sobre este punto existen informes de la Contraloría, pero no guardo copia de ellos.

En los contratos de concesión también hubo modificaciones. El aeropuerto de Santiago terminó con modificaciones importantes. Se hicieron ampliaciones del proyecto: una sala de embarque adicional y un sistema de revisión de equipaje, único en Chile y primero en Latinoamérica, con cero costo para el Estado; se mejoraron los sistemas informáticos, se mejoraron los sistemas de asignación de counter -se modificó su forma de isla a lineal, que es lo que en la actualidad tiene el aeropuerto-, se modificó el sistema de administración de estacionamiento, que estaba delegado a un contrato que tenía la DGAC, y que posteriormente iba a quedar en manos de nadie; por tanto, se entregó a la concesionaria y se modificó la tarifa del estacionamiento, con lo que se logró compensar las obras adicionales que se hicieron en el contrato. Esto está contenido en un convenio complementario, tomado de razón por la Contraloría, en 2001 ó 2002. El detalle de modificación está en el convenio.

En el Grupo 1 de cárceles hay un reclamo en la comisión conciliadora, que me tocó defender -dada mi opinión técnica-, porque discrepaba de los montos

reclamados por la concesionaria; pero es un tema que ya no es de mi competencia, sino de una instancia distinta. Incluso, el MOP ha discrepado y ha llevado a las más altas instancias la discusión de si es procedente o no el pago de esos montos. Respecto de lo que ha resuelto la Corte Suprema, no tengo comentarios que hacer.

En cuanto al Grupo 3 de cárceles, el contrato estaba en proceso de crisis y se acordaron modificaciones del mismo para ajustar el requerimiento de la concesionaria respecto de mayores costos que ellos estaban reclamando. También fue resuelto a través de comisiones conciliadoras. Cuando se me requiere, presto apoyo al equipo de defensa judicial y apporto los antecedentes necesarios para defender nuestra lectura respecto de lo reclamado por la concesionaria. Pero no es de mi competencia que lo que determine esa comisión sea lo técnicamente ajustado o sea un valor recomendable. Son instancias distintas. Yo hago mis aportes en la discusión, hago mi manifiesto de opinión en base a mi experiencia y a mi conocimiento específico de las obras. No pasa por mis manos la aprobación de aquello.

En cuanto a las fechas de los proyectos, que pide el diputado Roberto Sepúlveda, tendría que hacer una revisión de mi experiencia en Obras Públicas, detallar cada uno de los proyectos, las fechas aproximadas e indicar los montos de inversión de los proyectos que recuerde o de los que tenga información. De memoria no conozco muchas. Por ejemplo, cabezal norte en 1992; rodaje Alfa en 1993; oficinas para la dirección regional, seguramente fue en 1994; en 1995 y 1996, planta de tratamiento de aguas servidas; calle de rodaje Charlie, etcétera. Reitero, no tengo el detalle.

Sobre el tiempo que toma para una empresa hacer una valorización ajustada de las obras, diría que es variable. Primero, hay que considerar la experticia de la empresa constructora, en cuanto al tiempo que se toma y a la fineza que se puede obtener respecto de los logros definitivos de las obras; segundo, la información específica que se contenga respecto de la materia, en el sentido de si se dispone de más o de menos detalles; tercero, el tipo de obras, pues es muy distinto valorar, especificar y cuantificar una obra vial que una de edificación. También es muy distinto valorar una de edificación con terminación acabada que una sin terminación, como es el caso de las cárceles, que son de hormigón visto, es decir, moldaje, armadura, hormigón, librado, fraguado, retiro de moldaje y no hay más. Sobre la estructura del aeropuerto de Santiago existe todo un

proceso de terminación, y las terminaciones constituyen una dificultad, uno, porque los procesos constructivos son lentos y, dos, porque la valorización es un tema relevante al momento de definir los costos.

Por tanto, establecer cuánto se toma la valorización de una obra va a depender, incluso, de su magnitud. Las cárceles tienen alrededor de 40 mil metros cuadrados construidos, que no es lo mismo que 12 mil metros cuadrados. Ahora, si la obra es repetitiva, como el Centro de Justicia, se puede modelar el cálculo de un edificio y multiplicarlo por ocho. Pero si la construcción es variable -en el caso de las cárceles hay cinco o seis edificios distintos radicalmente unos de otros-, hay que cubicar cada construcción. Por tanto, no es posible precisar los plazos. De hecho, en estas licitaciones los oferentes pueden pedir prórrogas de plazos cuando así se considera. Y si en virtud de las postulaciones y de la información que se maneja, los oferentes piden prórroga del plazo, la decisión del Ministerio históricamente ha sido otorgarlo; lo contrario es forzarlos a una condición en la que se van a obtener resultados negativos.

En cuanto a mi participación en los proyectos, es variable. En algunos no he tenido nada que ver. El proyecto del Centro de Justicia venía terminado, aunque con debilidades; en las construcciones de obra pública, los proyectos no pasaban por mis manos, sino que sólo me llegaba la carpeta con el proyecto definitivo, la adjudicación de la constructora, los plazos de ejecución y el presupuesto oficial. Sólo debía velar por que se cumplan los plazos y la calidad.

El señor HERNÁNDEZ (Presidente).- ¿Ni siquiera le llegaban los estudios de ingeniería previos?

El señor MAUREIRA.- No.

El señor HERNÁNDEZ (Presidente).- Entonces, ¿no tuvo nada que ver en el proceso de licitación?

El señor MAUREIRA.- No tuve ninguna participación.

En el Ministerio de Obras Públicas he pasado por diversas áreas. Partí siendo proyectista. Mi especialidad, mi utopía y sueño profesional era ser calculista y siempre quise trabajar en Obras Públicas. Debido a las condiciones económicas del mercado en 1983, partí trabajando con el tema sanitario. En 1987 me dediqué al diseño de estructuras y diseñé la ampliación del Aeropuerto Mataverí y el aeropuerto de Copiapó, que

ya no existe. A partir de 1990 me salgo del área de diseño y me paso al área de construcción.

Por lo tanto, de proyectos entiendo bastante. Pero en estos casos específicos no era parte de la elaboración de las bases, ni de los anteproyectos ni de los proyectos. Estoy en el área de construcción y concesiones, por tanto, puedo aportar indicaciones a la gente de proyectos respecto de las bases, en el sentido de cómo mejorarlas o cómo evitar algunos riesgos. Pero no soy yo el que tiene a cargo ninguna responsabilidad respecto de la elaboración de ellas, ni en la selección de los oferentes, ni en su calificación, ni en el contenido de los proyectos que se licitan. Mi participación es en la fase de construcción.

El señor HERNÁNDEZ (Presidente).- ¿Usted conoció a la señora Jeanne D'Arc Saintard?

El señor MAUREIRA.- Sí, la conozco.

El señor HERNÁNDEZ (Presidente).- ¿Qué labor desempeñó, en qué contexto y en representación de quién actuaba?

El señor MAUREIRA.- La señora Jeanne D'Arc era parte del equipo de asesoría de la Inspección Fiscal en el Grupo 1 de Cárceles; era la encargada de la revisión de los proyectos de arquitectura.

Tengo la mejor de las impresiones de su labor profesional. Creo que es una muy buena profesional, trabaja con mucho detalle, toma en profundidad los temas. Ella reportaba sus informes al jefe de la asesoría y éste me los manifestaba respecto de los alcances, observaciones o sugerencias. Por lo mismo, en alguna ocasión expresé mi satisfacción por la calidad del trabajo ejecutado por Jeanne D'Arc, pero también discrepé con ella en cuanto a los criterios con los cuales estaba haciendo observaciones. Cuando así fue, lo conversé con ella directamente y le hice ver mi opinión, pues mi obligación es velar por el cumplimiento de los contratos. Por tanto, respecto de las interpretaciones, tenía que velar porque nos apegáramos a los aspectos técnicos y no al "yo creo que deberíamos hacer", que puede haber sido lo que podría haber discutido un par de veces con Jeanne D'Arc. El resto de las ocasiones le manifesté mi satisfacción por su gestión. Creo que donde ella participe la calidad del trabajo de revisión de los proyectos va a ser muy buena. Es una muy buena profesional.

El señor HERNÁNDEZ (Presidente).- ¿En representación de quién actuaba ella?

El señor MAUREIRA.- Ella era parte del equipo de Ingelog, que era la consultora que me prestaba apoyo como inspector fiscal en la revisión de los proyectos.

El señor HERNÁNDEZ (Presidente).- ¿Usted conoció a Carlos Cruz antes de la licitación de BAS 1?

El señor MAUREIRA.- Sí.

El señor HERNÁNDEZ (Presidente).- ¿Tuvo trato directo como jefe?

El señor MAUREIRA.- No recuerdo si fue el año 1997 ó 1998, pero cuando se licitó la concesión del aeropuerto de Santiago, los inspectores fiscales eran propuestos por los directores de servicio y no por Concesiones. Yo pertenecía a la Dirección de Aeropuertos, era director Regional de Aeropuertos e inspector fiscal de las obras que ahí se desarrollaban, que eran más bien obras pequeñas.

El director Nacional de Aeropuertos me citó a su oficina y me manifestó que estaba pensando proponerme como inspector fiscal de la concesión del aeropuerto. Me pidió que lo meditara, que lo pensara, y mi respuesta fue: "No requiero meditarlo. Es un desafío, una obra histórica y no se hará otra obra de esa magnitud en un aeropuerto de Chile. Por lo menos para mi desarrollo profesional quiero ese desafío". En esa condición se me designó inspector fiscal de la concesión del aeropuerto de Santiago, cargo que desempeñé en paralelo con la función de director Regional de Aeropuertos. Mi compromiso fue mantener los dos cargos hasta donde la capacidad efectiva me fuera posible.

Transcurridos seis u ocho meses, le propuse al director que me sacara de director regional, porque consideraba que comenzaban a verse afectadas las capacidades efectivas de cumplimiento.

Posteriormente, la Coordinación General de Concesiones planteó al interior del Ministerio que se unificara el criterio respecto de los inspectores fiscales que dependen de los servicios y no de Concesiones, pero que deben tomar decisiones respecto de obras de concesiones. Si hay dificultad con la obra, el que rinde cuenta por el cumplimiento, bueno o malo, de los objetivos es Concesiones, pero hay un funcionario responsable que reporta a otras líneas del Ministerio. Por ello, Concesiones quería que se llegara a un acuerdo para unificar.

Hubo una reunión donde se conversó este tema, en la cual estuvo presente don Carlos Cruz, el entonces director de Aeropuertos y los jefes del departamento de Construcción y de la Oficina Coordinadora de la Dirección de Aeropuertos. En esa ocasión conocí a don Carlos Cruz.

Posteriormente, a fines de 1998, se tomó la decisión de que los inspectores fiscales dependieran de Concesiones y no de los servicios. Se me planteó que si seguía en la condición de funcionario de planta de la Dirección de Aeropuertos, no podría seguir en la condición de inspector fiscal y quedé en libertad de acción. Si mantengo mi condición de funcionario de planta, se va a buscar un nuevo inspector fiscal de Concesiones y cuando lo encuentren, podré apoyarlo, pero tendré que dejar el cargo. Mi planteamiento fue que quería ese cargo, que me interesaba el desafío y que si ésas eran las condiciones, iba a hablar con mi jefe de servicio, el director de Aeropuertos, e iba a pedir ejercer la facultad de renunciar a la Dirección de Aeropuertos para irme a Concesiones, y así lo hice.

En ese proceso, me tocó entrevistarme con don Carlos Cruz en más de una ocasión. Después también me tocó entrevistarme con él por temas específicos de otros aeropuertos, en los que, si bien no fui inspector fiscal, el entonces coordinador de Construcción me encargó que supervisara la gestión de los inspectores fiscales de los aeropuertos de La Serena, Calama y Concepción. Acudí a esas obras, en las que no tenía rango estructurado y definido. No obstante, acudí a ver los contratos y supervisé la gestión de los inspectores fiscales, velando por que se hiciera la visión del sistema de concesión, que significa varias aristas más que la obra pública tradicional. En esa condición, me tocó tener más de una reunión con el entonces coordinador de Concesiones Carlos Cruz, por algunos temas del aeropuerto Carriel Sur y, posteriormente, del aeropuerto de Santiago, que tenían que ver con el área de carga, vinculados a una definición del SAG.

Cuando el señor Cruz asumió como ministro de Obras Públicas, perdí toda vinculación y contacto con él. La relación, si alguna vez la tuvimos, fue vinculada a su condición de coordinador de Concesiones.

Si la memoria no me falla, cuando se licitaron y adjudicaron los contratos de cárceles del grupo 1, el señor Cruz ya no era ministro de Obras Públicas.

El señor HERNÁNDEZ (Presidente).- ¿Tiene alguna calificación respecto de los profesionales de la

Contraloría, en el sentido de si son idóneos? ¿Cuál es su impresión?

El señor MAUREIRA.- Señor Presidente, no tengo la facultad ni la potestad para opinar de la idoneidad de los funcionarios de la Contraloría. Lo que sí entiendo es que son roles distintos.

El rol de ellos es auditar y chequear si el cumplimiento de lo que dice el contrato se está haciendo efectivo por parte de los inspectores fiscales, y hacer señas cuando alguna irregularidad o anormalidad se esté presentando. Pero, como entiendo que no es su rol, no les puedo pedir que conozcan, en profundidad, en detalle, la actividad de inspector fiscal.

He sido fiscal de una buena cantidad de obras públicas. En su momento me sentí orgulloso porque tenía las obras de mayor envergadura en materia de aeropuertos. Tengo la claridad absoluta de que ser inspector fiscal de una obra pública tradicional es hacerse cargo de la supervisión del aspecto técnico. Una obra de concesión requiere hacerse cargo del aspecto técnico, del aspecto jurídico, del aspecto ambiental e, incluso, de velar por que el manejo del equilibrio del contrato no se empiece a escapar, porque el día que ello ocurra, se corre el riesgo de que la concesionaria haga abandono del mismo. Asimismo, tenemos que auditar los costos de construcción y los ingresos y velar por el cumplimiento de los estándares de calidad de los servicios prestados. Es decir, no sólo hay que ver que la obra esté bien hecha, sino también que el proyecto esté bien hecho, que estén bien los costos de construcción y los ingresos percibidos, que el balance de los mismos no me esté diciendo que hay un riesgo que haga colapsar el sistema, porque si así fuera, antes debo dar las señales. Si la cosa está tendiendo al colapso, habrá que entrar a tomar medidas. O se deja que colapse o vemos qué se puede hacer.

Por lo tanto, conociendo todo eso, no podría pedir a un inspector auditor de la Contraloría que sea experto en estas materias. Su función es otra: ser capaz de entender los contratos de concesiones, leer las bases, comprender el macro de aquello y ver si las funciones macro se están cumpliendo. No tengo duda de que si hay un nido de piedras, él sabe que se trata de una repetición habitual y frecuente en las obras de hormigón. Él no dirá: "¡Qué extraño, hay un nido de piedras!", sino que dirá: "En esta obra hay un nido de piedras. Téngalo presente y repárelo." Nosotros respondemos a la Contraloría que efectivamente ello está reflejado en el

registro de no conformidad y que hay un procedimiento de reparación del mismo.

No creo que sea un tema de capacidad, sino que son roles distintos. Por tanto, emitir juicios de valor proyectados con una foto sacada del momento genera el riesgo de malinterpretar el objetivo del informe de la Contraloría.

El señor HERNÁNDEZ (Presidente).- ¿Conoció a algún ente bancario que financió las obras de concesiones de cárceles? ¿Conoció a los dueños o representantes de las concesionarias, de las empresas constructoras o de las pymes?

El señor MAUREIRA.- Con respecto al tema de los bancos, en alguna ocasión, el entonces gerente del grupo 1, Dante Bacigalupo, me planteó que había una dificultad con los bancos, por cuanto no creen que los planes de avance se logren cumplir y que los sistemas de medición que tenemos para reflejar los avances de las obras no eran muy paralelos con los que tenían los bancos para hacer los avances de los créditos para la concesionaria. Entonces, yo estaba dispuesto a ir a una reunión con los bancos. Mi respuesta fue que tenía un procedimiento de medición de las obras -del que doy fe-, el que con posterioridad les fue explicado.

Asimismo, les señalé que las obras llevaban 43 por ciento de avance, situación que, en la práctica, significa que la inversión alcanzaba a 65 por ciento. Los avances son las obras ejecutadas y en condiciones de ser recibidas, pero para eso debe haber bastante más invertido. Eso permitió que los bancos tomaran como reflejo los avances que la inspección fiscal avalaba para liberar los recursos de créditos hacia la concesionaria. Después hicimos lo que nos correspondía, es decir, llevamos a cabo el sistema de medición de avances, con procedimientos establecidos y basados en los criterios de experiencia en inspección de obras.

El señor HERNÁNDEZ (Presidente).- ¿A qué institución financiera se refiere?

El señor MAUREIRA.- Si mal no recuerdo, era un conjunto de bancos, entre los que estaba el BBVA y el Banco del Estado, en el que una institución bancaria hacía de cabeza. Recuerdo que su oficina estaba en avenida 11 de Septiembre con Pedro de Valdivia, lugar en que se efectuó una reunión en la que entregué las explicaciones que les he dado a conocer en esta Comisión, pero con más detalles.

El señor HERNÁNDEZ (Presidente).- Eso se llevó a cabo a solicitud de la concesionaria.

El señor MAUREIRA.- Así es, señor Presidente.

El señor HERNÁNDEZ (Presidente).- Por ende, puedo deducir que usted conocía a sus dueños.

El señor MAUREIRA.- Eso fue solicitado por el gerente general, que es mi contraparte habitual, con quien firmaba las actas en reuniones oficiales.

Al único dueño de la concesionaria que conocí fue al señor Víctor Bezanilla, quien visitaba las obras y pasaba a mi oficina para ver cómo estaba la situación. Cuando tenía alguna dificultad, sobre todo al comienzo de los trabajos, me planteaba su visión sobre las dificultades que estaba teniendo. Al mismo tiempo, le daba mi opinión respecto de lo que yo opinaba como conductor fiscal, como contraparte, respecto de las dificultades de las mismas. Más diálogo que referido a esa materia no hubo.

Con posterioridad, cuando hicieron planteamientos a la comisión conciliadora, jamás relación alguna con el señor Bezanilla, porque no correspondía. En todo caso, tal como señalé, mi relación era con el gerente general, no con el señor Bezanilla.

El señor HERNÁNDEZ (Presidente)- ¿Conoció a representantes o dueños de las Pyme y tuvo alguna reunión con ellos?

El señor MAUREIRA.- En el grupo 1, no.

Hace un tiempo atrás me junté y tuve conversaciones telefónicas con un profesional a quien conozco, porque fuimos compañeros de universidad, el que representaba a las Pyme, entiendo que del grupo 3.

Respecto del grupo 3, en mi calidad de inspector fiscal, después que hubo dificultades respecto de pagos de sueldos, vacaciones e ingresos de los trabajadores de una Pyme, y a petición de la seremi del Trabajo de la Décima Región, hice contacto con un abogado que representaba a los trabajadores, pero sólo con el objeto de actuar de buenos oficios e intermediar en el conflicto. En ese caso, la Pyme aducía que no les pagaba, porque la constructora no le cancelaba a ella, de manera que intenté que la concesionaria viera la forma de pagar directamente lo adeudado a los trabajadores y que después efectuara los descuentos correspondientes en la negociación, reclamación o juicio entre la concesionaria y la Pyme.

Se hizo un gran esfuerzo ante esa situación, pero mi objetivo no arribó a buen puerto, porque no conseguí que el abogado de los trabajadores me enviara la nómina con los montos adeudados y las AFP e isapres en las cuales cotizaban.

Insistió en que le enviara un monto y que él lo distribuiría. Le contesté que esa gestión yo no la podía hacer, por cuanto era meterme en un lío de platas. En todo caso, le señalé que si me enviaba los antecedentes gestionaría el pago a los trabajadores, pero que a él no podía enviarle nada. Me contestó que no lo haría. Por lo tanto, no logré convencer de algo distinto a quien era mi único puente con los trabajadores. Como nunca me aportó información, no logré que la concesionaria pagara su deuda a los trabajadores.

Si después se ha logrado hacer algo, lo desconozco, puesto que como inspector fiscal no tengo relación con los subcontratistas.

En algunos casos en que algún subcontratista ha pedido hablar conmigo, siempre he estado abierto a atenderlo en mi oficina, en estos y en los demás contratos. Sin embargo, no tengo capacidad alguna para intervenir en una relación entre concesionarios y subcontratistas, porque se rigen por otras condiciones, que no son parte del contrato.

Si he podido mediar de buenos oficios, lo he hecho, tanto en éstos como en anteriores contratos.

El señor HERNÁNDEZ (Presidente).- Según entiendo de la situación que ha planteado, si bien el Ministerio de Obras Públicas no hacía adelantos de pagos, de modo que no había estados de pago, usted tenía el rol de control fiscal de los recursos asignados por las entidades bancarias.

El señor MAUREIRA.- No, señor Presidente.

El señor HERNÁNDEZ (Presidente).- ¿No era parte de su labor?

El señor MAUREIRA.- No, señor Presidente.

El señor HERNÁNDEZ (Presidente).- Pero debido a la envergadura de la obra, quiero consultarle si no le llamó la atención que hubiera una relación entre las empresas concesionarias con las constructoras. Hago esa pregunta porque, sin ser experto en temas de construcción, me da la impresión que el capital social de las empresas constructoras era bastante reducido en relación con la envergadura de la obra que se estaba comenzando a ejecutar. Por lo tanto, quiero saber si no

le llamó la atención ese aspecto del capital social de las empresas constructoras.

El señor MAUREIRA.- Debo aclarar que no me correspondía mantener un control sobre los avances de los créditos de la concesionaria para el financiamiento de las obras, pues no es parte de mi rol.

El señor HERNÁNDEZ (Presidente).- Pero sí participó.

El señor MAUREIRA.- El caso que comenté es una situación excepcional, en la que gerente general me pidió que interviniera.

Al respecto, debo aclarar que la puse como ejemplo porque fue la única ocasión en que tuve reunión con los bancos, no hay más casos en los demás contratos, y que la que se endeuda es la concesionaria, la cual, a pesar de que no tiene estados de pago, debe soportar el financiamiento de la ejecución de las obras y recupera la inversión con los procedimientos que establece el contrato de concesión de ingresos, que se generan después de la puesta en servicio provisoria.

En los contratos de cárceles los ingresos son vía subsidios, mientras que en los viales y portuarios son vía peaje, pasajeros embarcados e ingresos comerciales. Sin embargo, perciben los ingresos después de la puesta en servicio provisoria, no antes, de modo que la que sostiene la deuda es la concesionaria.

La empresa concesionaria tiene la obligación, por base, por lo que establece la ley de giro único y por su condición espejo de contratar a la constructora.

Hay estados de pago de la constructora hacia la concesionaria, respecto de los cuales hay un procedimiento que es elaborado por ellos. Cuando se producen esos estados de pago se emiten facturas, de manera que como inspector fiscal me corresponde auditar los gastos de construcción que ha debido soportar la concesionaria. Sobre el punto, quiero reiterar que debo auditar los gastos, no hacerme cargo de ellos.

Por ejemplo, si se declara que se han gastado 5 mil, pido que me reporten todas las facturas en las que se declara que se ha gastado esa cantidad. En esta modalidad de proyectos, lo que hace el Estado, a través de Concesiones, es cancelar el IVA de los costos de construcción soportados; sólo el IVA, no los costos, proceso que me corresponde auditar. No soy contador auditor, pero hago una revisión del apego del gasto al marco del contrato. Respecto del resto de la labor, que

más bien es de carácter contable, lo que he hecho históricamente es pedir a la unidad de auditoría de Concesiones que efectúe la auditoría contable. Con posterioridad, aplico el filtro correspondiente, para determinar qué gastos dicen relación con la fase constructiva y cuáles, en mi opinión, no tienen vinculación con la obra, detalle en el que se incluye gran número de gastos, algunos claramente vinculados con la obra.

Respecto de la factura de la constructora a la concesionaria para el avance del mes de febrero, lo que hice fue chequear si lo que la constructora le cobró a la concesionaria se ajustaba razonablemente a los avances logrados en esa fecha. Si en esos casos considero que los avances son desmedidos, no corresponde pagar las facturas, porque han sido canceladas inadecuadamente y el avance no es real. Sin embargo, si se trata de un avance efectivo, que corresponde a la realidad de los hechos, declaro que se ajusta al concepto. Si después se incluye un pasaje del gerente general a Bahamas, mi respuesta es que eso no tiene vinculación con el contrato; sin embargo, es decisión de la concesionaria si elige pagarlo. No objeto el gasto que haga la concesionaria, pero lo que no puedo aceptar es que se incluya el pasaje como costo de construcción. Entonces, para efectos de la auditoría, considero las facturas que son auditables para declarar el gasto de construcción y las que no lo son. Esa es mi participación en cuanto al control de los gastos.

Ahora bien, respecto de la forma en que se endeuda la concesionaria con los bancos y cómo acuerdan los estados de pagos es un tema entre ellos, los que pueden ser mensuales, bimensuales o semestrales. La constructora sí recibe ingresos de parte de la concesionaria, la que se endeuda con el sistema financiero para soportar el gasto.

El señor HERNÁNDEZ (Presidente).- ¿No le llamó la atención el bajo capital social de las constructoras que se disponían a trabajar con usted?

El señor MAUREIRA.- No, por cuanto el interés del contrato es que la obra se ejecute. En verdad, la que debe responder ante el Ministerio es la concesionaria, porque tiene las garantías del contrato. En todo caso, si por algún motivo la concesionaria o la constructora dificulta su ejecución, tengo la garantía de aplicar multas por los plazos. Además, sólo pago los subsidios una vez que declare la obra puesta en servicio provisorio, etapa que, para efectos históricos, es como

la recepción provisoria en las obras públicas tradicionales. En todo caso, en esa fase la obra no ha comenzado ni se han empezado a gatillar los pagos a los subsidios. Si la obra no se ha terminado, no se recibe.

Por lo tanto, el incentivo de ejecutar bien y terminar pronto la obra está radicada en la concesionaria, aspecto que constituye la gran fortuna del sistema de concesiones, porque no puede percibir ingresos mientras se encuentre en esa condición, de modo que debe soportar el costo financiero de lo que ha hecho. Ella está obligada a poner todo su esfuerzo para conseguir el objetivo final, porque, de lo contrario, se queda con la deuda, salvo que la comisión arbitral determine otra cosa.

La ley de Concesiones y la comisión arbitral han sido puestas en tela de juicio y objetadas porque esta última resuelve sobre la base de providencias de equidad y no en derecho. No se ajusta a lo que se establece en el contrato, sino a lo que considera equitativo para resolver.

En su momento ese procedimiento pareció ser una fortaleza, razón por la que se legisló de esa manera, pero al parecer hoy requiere ser rectificado, porque en algunos casos la providencia de equidad, en opinión mía y de otros, ha obrado en contra del Estado. En todo caso, las concesionarias son las que soportan el peso de las obras, aspecto que constituye la fortuna del sistema, pues no es el Estado el que debe asumir los riesgos, sino el privado. El incentivo de este último es terminar bien y prontamente la obra, porque, de lo contrario, no se la reciben. Mientras más pronto lo haga, más rápido percibirá ingresos.

El señor HERNÁNDEZ (Presidente).- Agradecemos al señor Jorge Maureira por su asistencia a la Comisión y por haber dado respuesta a las preguntas formuladas por los señores diputados.

A continuación, corresponde determinar quiénes serán los próximos invitados.

Tiene la palabra el diputado señor Ward.

El señor WARD.- Señor Presidente, me he ido formando una opinión respecto de lo ocurrido en el proceso de concesiones carcelarias. Mi primera impresión o sospecha era en términos de que la principal responsabilidad estaba radicada en el Ministerio de Justicia. Sin embargo, con el transcurso de las sesiones tengo una opinión más orientada hacia el Ministerio de

Obras Públicas, en cuanto a la responsabilidad en los procesos realizados en las concesiones carcelarias.

En ese sentido, todos los que han concurrido a la Comisión han mencionado que las comisiones conciliadoras son el embudo o la parte que a veces complica y entraba la solución de los problemas. Al respecto, el señor Maureira señaló que, al menos desde un punto de vista temporal, de alguna forma el caso de Antofagasta se relacionaba con la comisión conciliadora.

Por lo tanto, es fundamental conocer quién ideó ese sistema. Quizás esa es una de las fallas que podemos detectar como Comisión, de manera que me parece fundamental escuchar la opinión del señor Jaime Estévez, quien está en la propuesta de citación.

Lo anterior es muy importante, pues a lo mejor hay una falencia desde el punto de vista del concepto de sistema, lo cual, desde mi perspectiva, también debería formar parte del trabajo de propuestas de conclusiones.

Por lo tanto, sugiero reiterar la citación al señor Estévez, a fin de conversar lo antes posible sobre esos temas.

El señor HERNÁNDEZ (Presidente).- Él ha comprometido su asistencia para la sesión que celebraremos el próximo lunes 1 de septiembre, de 15 a 17 horas, en Santiago, siempre que la Comisión resuelva sesionar ese día.

¿Habría acuerdo para ello?

**Acordado.**

Asimismo, se contempla citar a los ministros de Obras Públicas y de Justicia, señores Sergio Bitar y Carlos Maldonado, respectivamente, y al ex director general del Ministerio de Obras Públicas, señor Carlos Rubilar, citaciones que acomodaremos de acuerdo con su disponibilidad de tiempo.

Por haber cumplido con su objeto, se levanta la sesión.

*-Se levantó la sesión a las 12.40 horas.*

**CLAUDIO GUZMÁN AHUMADA,**

Redactor  
Jefe de Taquígrafos de Comisiones.