

**COMISIÓN ESPECIAL INVESTIGADORA SOBRE SEGUIMIENTO DEL
PROCESO DE RECONSTRUCCIÓN NACIONAL**

**Sesión 6ª, correspondiente a la 358ª legislatura, celebrada el día martes
28 de septiembre del 2010.**

Se abre la sesión a las 12:12 horas.

SUMARIO

- Se recibió la exposición del Ministro de Obras Públicas y el Director de Vialidad, referente a los planes de reconstrucción nacional, en materias de su competencia.

- Se acordó oficiar al Ministro de Obras Públicas con el objeto de requerir con mayor detalle y precisión algunos de los puntos que fueron tratados durante la sesión.

1.- ASISTENCIA.

Asistieron la Diputada Clemira Pacheco y los diputados señores Eduardo Cerda, José Pérez Arriagada; Celso Morales Muñoz (Presidente); Alejandro Santana Tirachini; Jorge Ulloa Aguillón y Enrique Van Rysselberghe.

Concurren como invitados el Ministro de Obras Públicas señor, el Ministro de Obras Públicas, señor Hernán de Solminihac Tampier, el Director de Vialidad, señor Mario Fernández Rodríguez, la Directora de Planeamiento del Ministerio de Obras Públicas, señora Vivian Villagrán Acuña y la Asesora Jefe del Gabinete del Ministro, señora María de la Luz Domper Rodríguez.

* * * * *

2.- CUENTA.

La señora Silva, Secretaria Abogada de la Comisión informó que se había recibido los siguientes documentos:

1. Un Oficio del Secretario General (a) de la Corporación, mediante el cual informa que el Diputado Campos, reemplazará en forma permanente, al Diputado González, en la Comisión.
2. Un Oficio del Ministro de Obras Públicas, mediante el cual responde uno de la Comisión, (06/2010), e informa del estado de avance de la reparación de obras públicas de las regiones VI, VII y VIII, afectadas por el terremoto.
3. Un Oficio del Subsecretario de Relaciones Exteriores, mediante el cual responde uno de la Comisión, (Of.Nº 19/2010), e informa respecto de los aportes provenientes del extranjero, realizados a nuestro país, con motivo del terremoto y posterior maremoto de febrero del presente año.

* * * * *

3.- ORDEN DEL DÍA

Se recibió la exposición del Ministro de Obras Públicas y del Director Nacional de Vialidad quienes se refirieron a los avances de los planes de reconstrucción en materia de su competencia y que constan en la versión taquigráfica que se adjunta a la presente acta.

4.- ACUERDOS.

Por la unanimidad de los diputados presentes se acordó:

- Oficiar al Ministro de Obras Públicas con el objeto de requerir información específica respecto de los siguientes puntos:

a) Información detallada por región y por comuna, de los caminos y puentes que se vieron afectados por el terremoto, el estado de avance de las obras, las empresas a quienes se licitaron los proyectos, los proyectos próximos a licitarse, como asimismo, los montos a que ascienden las obras.

b) Información detallada de los proyectos y programas normales relativos a puentes y caminos a cargo del Ministerio, de las zonas afectadas por el terremoto, por región y por comuna, con indicación de su estado de avance, montos y empresas a cargo.

c) Estado actual de los sistemas de agua potable rural de las zonas afectadas, los proyectos contemplados para la conectividad de los cultivos y su estado de avance, por región y por comuna.

d) Estado de avance de las obras respecto de los caminos que están contemplados en las globales, en los convenios suscritos con cada uno de los Municipios de las regiones VI, VII y VIII.

e) Referente al Proyecto Barcazas que pretende el traslado de camiones por el río Bío-Bío, cuáles son los montos que se han gastado en ese proyecto, la empresa a cargo y los flujos diarios de los camiones que están circulando en ellas.

Las exposiciones realizadas durante la discusión de los puntos en tabla y el debate suscitado en torno a éstos se encuentran archivados en un registro de audio que queda a disposición de los señores Diputados de conformidad a lo dispuesto en el artículo 249 del reglamento de la Cámara de Diputados.

* * * * *

Habiéndose cumplido el objeto de la presente sesión, se levantó a las 13:20 horas.

CELSO MORALES MUÑOZ
Presidente de la Comisión

MARÍA EUGENIA SILVA FERRER
Secretaria Abogado de la Comisión

**COMISIÓN INVESTIGADORA SOBRE EL SEGUIMIENTO
DEL PROCESO DE RECONSTRUCCIÓN NACIONAL**

Sesión 6ª, celebrada en martes 28 de septiembre de 2010,
de 12.12 a 13.20 horas.

VERSIÓN TAQUIGRÁFICA

Preside el diputado señor Celso Morales.

Asisten la diputada señora Clemira Pacheco y los diputados señores Eduardo Cerda, José Pérez, Alejandro Santana, Jorge Ulloa y Enrique Van Rysselberghe.

Concurre el ministro de Obras Públicas, señor Hernán De Solminihac, quien es acompañado de la señora Vivian Villagrán, directora de Planeamiento; del señor Mario Fernández, director de Vialidad, y de la señora María de la Luz Domper, asesora.

TEXTO DEL DEBATE

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

El acta de la sesión 4ª se declara aprobada.

El acta de la sesión 5ª queda a disposición de las señoras diputadas y de los señores diputados.

La señora Secretaria va a dar lectura a la Cuenta.

-La señora SILVA, doña María Eugenia (Secretaria) da lectura a la Cuenta.

El señor MORALES (Presidente).- Ofrezco la palabra sobre la Cuenta.

Tiene la palabra el diputado señor Ulloa.

El señor ULLOA.- Señor Presidente, solicito copia de las respuestas que envió el señor ministro.

El señor MORALES (Presidente).- Muy bien, señor diputado.

Agradezco al ministro de Obras Públicas su concurrencia a esta sesión. Junto con ofrecerle la palabra, le pido que presente a quienes lo acompañan.

El señor DE SOLMINIHAC.- Señor Presidente, me acompañan en esta ocasión la señora Vivian Villagrán, directora de Planeamiento; el señor Mario Fernández, director de Vialidad, y la señora María de la Luz Domper, asesora.

Básicamente, tenemos dos presentaciones, de acuerdo con lo que nos solicitaron. La primera, general de reconstrucción y, la segunda, más detallada de Vialidad. Respecto de la especial de Vialidad le voy a pedir, señor Presidente, que conceda el uso de la palabra al señor Mario Fernández, director de Vialidad, para que exponga.

En este momento voy a dar inicio a la presentación general de todos los elementos de la reconstrucción.

En la siguiente diapositiva vemos los seis puntos que quiero transmitir a ustedes: el catastro de daños en la infraestructura pública; cómo hemos ido avanzando en la recuperación de la conectividad y servicios básicos y productivos; el programa de emergencia y reconstrucción; el avance de la cartera de emergencia; el avance de la cartera de reconstrucción, y la reconstrucción en las obras concesionadas.

Catastro de daños en la infraestructura pública.

Desde que ocurrió el terremoto hemos estado trabajando y hemos tenido activo un sistema computacional a través de internet, que en todas las regiones va registrando el avance. Básicamente, consiste en un sistema que tiene ubicación geográfica de cada uno de los puntos y las características de los puntos en los cuales hubo daños.

En el momento del terremoto pudimos cuantificar 1.698 puntos de daños. En la diapositiva vemos la tabla con los 1.698 puntos, que están ubicados en aeropuertos, en agua potable rural, arquitectura, otras áreas de Vialidad, obras portuarias, obras hidráulicas, etcétera.

Obviamente, donde más daño hubo, en forma proporcional, fue en agua potable rural. Fue lo más dramático desde el punto de vista de los daños en cuanto a proporción. En cuanto a impacto, vialidad también tiene una gran cantidad de daños. Pero en forma proporcional, agua potable rural fue la que tuvo más daños.

A eso hay que agregar las concesionarias -que no están en la tabla, pero sí al costado izquierdo de la

lámina-, con 102 daños, que corresponden a 16 puentes, a 12 pasos superiores, a 22 pasos inferiores, a 52 pasarelas, además de 75 kilómetros de calzadas dañadas.

Hemos trabajado los niveles de emergencia y la reconstrucción. La emergencia consistía en tratar de devolver la funcionalidad básica en forma parcial o total a los puntos dañados. O sea, lo que llamamos emergencia no era necesariamente la reconstrucción propiamente tal, sino que la funcionalidad. Por ejemplo, si un puente estaba cortado, producir que ese puente tuviera conectividad, aunque fuese para vehículos livianos, o instalar un puente mecano u otra alternativa. En el caso del agua potable rural, que esa fuente tuviera agua de alguna forma, no necesariamente en el mismo nivel de atención que tenía al principio; la idea era que la gente no tuviera problemas de abastecimiento de agua. En ese sentido llamamos "en forma parcial y total".

Con ese concepto y haciendo una estadística general, hemos avanzado significativamente y tenemos 96,7 por ciento de la infraestructura pública que sufrió daño con recuperación de su funcionalidad básica.

En el caso de los caminos, tenemos prácticamente el 99 por ciento reparados en forma parcial o total; en el caso de los puentes, el 92 por ciento; en el de la infraestructura portuaria, 98 por ciento; en agua potable rural tenemos el ciento por ciento; en el caso de canales, embalses y colectores de aguas lluvia, un 83 por ciento; en el tema de los aeropuertos tenemos un ciento por ciento.

En la siguiente tabla se muestra un detalle más preciso de esa información. En ella se describe, para cada una de las obras de emergencia, en cuáles todavía tenemos problemas de operatividad, o sea, dificultades en

que no hemos podido levantar ni siquiera el nivel operativo; las que están parcialmente operativas y las operativas; finalmente, el total. Ahí suman los 1.698 puntos, de los cuales en operativo tenemos el 78,5 por ciento; en forma parcial un 18,2 por ciento, y un 3,3 por ciento que todavía no hemos podido levantar completamente.

Por lo tanto, estamos muy contentos porque en un plazo bastante corto pudimos levantar un porcentaje significativo, a nivel de emergencia, de los daños que produjo el terremoto.

En el caso de los programas propiamente tales, lo que tuvimos en consideración fue superar esta emergencia y tratar de volver a entregar ese servicio lo antes posible. Y con la reconstrucción, la idea es que ojalá incluso tenga una condición física mejor que la anterior, de modo que nos encuentre mejor parados en un próximo evento posible que se pueda presentar.

Eso lo hemos transformado a la fecha en 640 contratos tanto de emergencia como de reconstrucción, y varios de ellos ya se han empezado a ejecutar.

El monto que tenemos presupuestado para alcanzar los 640 contratos son 370 mil millones de pesos para el programa de emergencia y reconstrucción, que abarca el período 2010 al 2014.

Avance de la cartera de emergencia.

En la siguiente diapositiva vemos el presupuesto total. En el caso de la emergencia un porcentaje significativo de 82 por ciento se va a ejecutar durante el 2010 y el resto, prácticamente un 18 por ciento, durante el 2011.

El porcentaje más significativo está en vialidad fundamentalmente.

El esfuerzo más grande que hicimos para poder tener este año resuelto el tema de emergencia fue en agua potable rural.

Como ven ustedes en la diapositiva, a través de la emergencia esperamos a fin de año tener resuelto el 100 por ciento del problema del agua potable rural, que era uno de los temas más graves en cuanto a magnitud y también de elemento básico para la población.

En el caso de cómo están estos contratos de la emergencia, en esta lámina vemos una tabla que indica, por área de trabajo del Ministerio, en las distintas etapas, cuáles están por licitar, cuáles están en licitación, cuáles están en adjudicación, cuáles se están ejecutando, hemos tenido que modificar un contrato, y los terminados. Eso da los 536 contratos que hay en emergencia. Como decía, eran 640, por lo tanto es un porcentaje significativo en emergencia. El resto es reconstrucción.

Tenemos ahí la distribución por dirección y por etapa de los contratos. Como pueden ver, un porcentaje significativo está terminado o en ejecución. Los que nos faltan son algunos que todavía tenemos en adjudicación y licitación, y un 5 por ciento por licitar.

En el caso de la reconstrucción tenemos 103 contratos, que suman alrededor de 198 mil millones de pesos. En esos casos el gran esfuerzo económico será en 2011 y 2012, fundamentalmente. Un porcentaje menor de reconstrucción está siendo revisado durante 2010, y un porcentaje un poco mayor también se determina para 2013.

Pero el esfuerzo económico va a estar orientado fundamentalmente para 2011 y 2012, porque cuando se llama a licitación de esos puentes, el primer año es de poco

esfuerzo, a diferencia del de los años siguientes, mientras se materializa la obra.

La figura expuesta muestra la separación entre arquitectura, obras portuarias y vialidad.

En cuanto a cartera de proyectos de reconstrucción, es menor lo asignado, ya que todavía queda por licitar. Por lo tanto, vemos en esta diapositiva la distribución, donde un 40 por ciento está por licitar; la licitación es de 7,7 por ciento; el 7,7 por ciento también es de adjudicación; en ejecución hay 3,8, y todavía se trabaja para llamar a licitación al 40 por ciento.

En cuanto a las obras concesionadas, en la tabla superior se ven fundamentalmente los daños que sufrieron las obras concesionadas: 15 puentes, de 651, sufrieron daños; en el caso de los pasos superiores, 13, de 611; en pasos inferiores fue de 22, de 467, y la mayor incidencia la tuvieron las pasarelas: 52, de 441. En cuanto a calzadas, el porcentaje fue bastante menor: 75 kilómetros afectados repartidos en varios lugares y en terraplenes; 2.592 kilómetros de obras concesionadas en total.

En la figura se puede apreciar el porcentaje de incidencia de cada uno de ellos; lo que más llama la atención es el alto porcentaje de pasarelas.

Hemos avanzado bastante rápido, a pesar de varios problemas que se han presentado por la aprobación nuestra y por la devolución de los seguros. Pero, en resumen, ya estamos encaminados para sacar adelante todo esto lo antes posible, y esperamos tener un avance significativo de la reconstrucción de los elementos dañados en concesiones para final de año, y un efecto menor al inicio del próximo año, donde estaríamos

terminados, salvo el puente sobre el río Claro, que demorará más porque es un caso distinto.

¿Cuántos años tenía ese puente?

El señor FERNÁNDEZ.- Se trata del puente viejo, que data de fines de 1800.

El señor DE SOLMINIHAC.- Por lo tanto, todo el diseño debe ser completamente nuevo.

Esos son los elementos generales de la reconstrucción del MOP. Sentimos que lo hemos abordado con bastante urgencia y con resultados positivos. Esa es la evaluación que hacemos respecto de la emergencia. También se ha avanzado para realizar la reconstrucción lo antes posible.

Señor Presidente, le pido que conceda el uso de la palabra al señor Mario Fernández, para que haga la exposición referente a Vialidad.

El señor MORALES (Presidente).- Señor ministro, antes de comenzar con el señor director nacional de Vialidad, ¿hay detalles acerca de dónde están ubicados cada uno de los puentes y los sistemas de agua potable rural?

El señor DE SOLMINIHAC.- Señor Presidente, los podemos hacer llegar. Tenemos todo detallado en planos.

El señor MORALES (Presidente).- Porque imagino que debe haber preguntas de los señores diputados de la Octava Región acerca de los puentes; por ejemplo, cuáles son, en qué condiciones están y cuál es el estado de avance. Usted nos ha dado a conocer datos generales, y nos interesa saber el detalle de cada una de esas obras.

El señor DE SOLMINIHAC.- Señor Presidente, podemos hacer llegar esa información, sin perjuicio de lo

cual ahora puedo referirme a los puentes principales de la Octava Región, que son los que cruzan el Biobío.

Como saben, al momento del terremoto había dos puentes que cruzaban el Biobío en la zona de Concepción: el puente Llacolén colapsó completamente y puente Juan Pablo II quedó intransitable. Lo que hizo allí el Ministerio fue colocar puentes mecano para tránsito liviano, pero con bastante congestión, porque de cuatro pistas se pasó a tener tres, con un gran lomo de toro, lo que generaba bastante congestión.

Rápidamente llamamos a propuesta para ambos puentes y en corto plazo logramos asignarlos con un mecanismo en el que separamos en distintos contratos, para poder tener más rapidez en la asignación y ejecución del proyecto.

En el caso del puente Llacolén pudimos avanzar significativamente en la reparación de las vigas que están bajo el puente, que fueron las más dañadas. Además, estamos colocando debajo travesaños adicionales para que resistan mejor un eventual sismo futuro. Por lo tanto, de acuerdo a todas la información que he recibido -y además lo he corroborado físicamente-, está bastante mejor, desde el punto de vista estructural, que antes del terremoto. Eso debe llevar un 60 por ciento de avance.

El señor MORALES (Presidente).- ¿El puente se entrega antes de noviembre?

El señor DE SOLMINIHAC.- Sí, antes de noviembre.

Además, se trabajó paralelamente debajo de los dos puentes mecano construyendo un nuevo puente, sin cortar el tránsito. Esa fue una buena forma de trabajar para la ciudad.

Luego, una vez que el nuevo puente de abajo estaba listo, sacamos los mecánicos y la gente circuló de inmediato sobre ellos. Estuve allí ese día y el flujo mejoró significativamente. Nos falta colocar una capa delgada de asfalto para resolver el problema del acceso.

Ahora, el 40 por ciento faltante tiene que ver con terminar de reparar las vigas, lo que es un trabajo de joyería, porque hay que tomar cada una, trabajarla, rellenarla, colocarle un refuerzo adicional y ponerles un travesaño adicional, lo que lo hace un trabajo bastante de artesano. Pero estamos muy contentos, y en noviembre, a más tardar, debiera estar resuelto el tránsito normal de ambos puentes.

En el caso del puente Juan Pablo II se trata de un daño distinto. Tuvo daños en cuatro cepas que se hundieron. Entonces, lo que se está haciendo allí es poner pilotes alrededor de las cepas, unirlos para que trabajen solidariamente con las nuevas fundaciones y poner un suple arriba, para levantar las vigas. Allí también tenemos un avance de alrededor del 40 por ciento, por lo tanto, debiera estar listo en el plazo prometido.

El señor MORALES (Presidente).- Tiene la palabra el diputado Jorge Ulloa.

El señor ULLOA.- Señor Presidente, quiero resaltar el trabajo que ha hecho el Ministerio de Obras Públicas, particularmente en lo que dice relación con los puentes en los accesos.

Creo que siempre hemos sido muy buenos críticos, pero en esta oportunidad debo, de la misma manera con que muchas veces he enfrentado con críticas algunas cosas, resaltar la eficiencia con que Obras Públicas y, particularmente, Vialidad han hecho este trabajo.

Inicialmente se habían dado por perdidos todos los puentes. Sin embargo, se avanzó para tenerlos operativos antes de que termine el año. Por lo tanto, francamente, por lo menos de mi parte, señor Presidente, por su intermedio, quiero agradecer el trabajo que ha hecho Obras Públicas y, particularmente, quien lo encabeza, su ministro.

El nuevo puente Bicentenario que se proyecta será trabajado de manera conjunta mientras se produce la licitación y se empieza a instalar, para que esté listo de acuerdo a lo que el propio señor ministro ha señalado que estiman, ojalá, los primeros cuatro meses del próximo año. Allí tal vez ya tengamos, al menos, una pista lista de un nuevo puente, lo que va a significar, señor Presidente, que en vez de tener lo que teníamos antes del terremoto, vamos a mejorar sustantivamente. En ese sentido, quiero reiterar mi reconocimiento al Ministerio de Obras Públicas, particularmente a la persona del señor ministro.

El señor MORALES (Presidente).- Muchas gracias.

Tiene la palabra el diputado Enrique Van Rysselberghe.

El señor VAN RYSSELBERGHE.- Me quiero sumar a lo dicho por el diputado Ulloa y, además, reforzar que es el sentir de la gente de mi distrito, Concepción y San Pedro, dos comunas unidas por estos puentes. Estoy muy en contacto con la gente que habita ahí, ya sea en los sectores medios, como también en los sectores más populares, así es que puedo decir que la gente está muy satisfecha por lo realizado por el Ministerio.

Una pregunta, el puente mecano que se va a instalar donde a futuro se ubicará el puente Bicentenario, ¿cuándo estará operativo?

El señor DE SOLMINIHAC.- Para quienes no conocen el tema, esta fue una forma reconstructiva, una solución bastante creativa, que adelanta los arreglos que necesita la zona en materia de conectividad.

En el lugar donde estaba el llamado "Puente Viejo" se construirá uno nuevo, que se llamará Bicentenario o Chacabuco. Estamos hablando de un puente de dos calzadas construido con pilotes. La creatividad constructiva aplicada consiste en que una vez instalados los pilotes de la primera calzada, se pondrá un puente mecano de cerca de 1,5 kilómetros sobre ellos, lo que permitirá restablecer el tránsito por esa vía.

De ese modo, antes de que haya pasado un año de ocurrido el terremoto habrá tres puentes sobre esa parte del río Biobío, en vez de dos. Paralelamente, se construirán los pilotes de la segunda calzada y se pondrá el puente definitivo. Una vez puesto el puente sobre la segunda calzada, se empezará a sacar el puente mecano de la primera calzada, y se le pondrá la cubierta definitiva.

Con esa técnica constructiva se adelantará más de un año y medio la conectividad en la zona.

Respecto de la pregunta específica, estamos trabajando para que eso ocurra lo antes posible. Hemos tenido algunas dificultades, pero seguimos avanzando.

Esperamos que durante el próximo mes se terminen de instalar los pilotes de la primera calzada para poder comenzar la colocación del puente mecano, varias partes del cual ya están en la zona. Las estimaciones que tenemos son para los primeros meses del próximo año.

El señor MORALES (Presidente).- Tiene la palabra el diputado José Pérez.

El señor PÉREZ (don José).- Es una característica del Ministerio de Obras Públicas hacer las cosas con rapidez y hacerlas bien, en consecuencia, también me sumo al reconocimiento de lo que ha hecho este ministerio durante los meses recientes, en donde ha habido una carga de trabajo que está por encima de lo habitual.

Sin embargo, falta una información que me parece importante: los daños que sufrieron los edificios públicos. No los veo acá. Hay algunos edificios importantes, entre otros, el de la intendencia de Concepción, en el sentido de saber qué pasó con ella, si está en funcionamiento, si se reparó o qué se está haciendo.

Conviene que sepamos qué pasa con esos edificios.

Me llama la atención lo que aparece en el documento: "Daño de calzada en 75 kilómetros". En buena hora que sean sólo 75 kilómetros. Yo pensé que era mucho más.

Asimismo, sería importante conocer el detalle de los tramos que se repararán y las empresas que lo harán. En Biobío, zona que represento, existe una cantidad impresionante de caminos que están en condiciones desastrosas y aún no veo la reparación de ellos. Es más, muchos proyectos que estaban pendientes de realizar, han quedado postergados, como ocurre con el tramo de la ex ruta 5 sur que pasa por la ciudad de Los Ángeles, cuya reparación ya debió haberse iniciado, y que corresponde a 19 kilómetros del sector que va de Los Mayos hasta Duqueco. Si bien se postergó, nos importa saber cuándo se retomarán estos trabajos.

En cuanto a los daños sufridos a consecuencia del sismo, nos importa saber qué empresas ganaron las licitaciones y cuándo comenzaran a trabajar.

Por otra parte, tenemos un problema muy serio en las provincias de Biobío y Malleco, referido a los canales de riego que aún no están terminados. Espero que en las próximas dos semanas esté solucionado para así no vivir situaciones complejas en el mundo agrícola, porque sin agua los cultivos mueren.

El señor MORALES (Presidente).- Tiene la palabra el señor De Solminihac.

El señor DE SOLMINIHAC.- Agradezco las felicitaciones, pero se las haré llegar a quienes hacen la pega, porque lo único que hago es coordinar y motivar. Reitero mi agradecimiento, porque siempre es bueno que la gente sepa que el trabajo que hace es reconocido y que aporta un granito de arena al desarrollo del país y, en este caso específico, a la reconstrucción.

Respecto de las preguntas específicas, en el caso de las obras en edificios, nosotros solicitamos la información a las regiones, pero sólo algunas nos han contestado, no así otras. Y hay otra que hemos visitado directamente. Por lo tanto, la información que está aquí es la que hemos podido catastrar a la fecha. Veremos cómo financiamos y cómo empezamos a reparar cada uno de esos edificios, en conjunto con las regiones.

Una vez que tengamos todo, haremos llegar la información más completa.

Respecto de los caminos y las áreas, creo que eso quedará contestado cuando el señor Mario Fernández haga su presentación. Si queda alguna duda, haremos llegar la respuesta con posterioridad.

El señor MORALES (Presidente).- Tiene la palabra el señor Fernández, director nacional de Vialidad.

El señor FERNÁNDEZ.- Voy a exponer lo que corresponde específicamente a la Dirección de Vialidad que es la que ha tenido que abordar la mayor cantidad de problemas derivados de la emergencia y la reconstrucción.

En primer lugar, vamos a mostrar un pequeño resumen, en el que aparece la cantidad de daños detectados, que suman un total de 717, cifra que corresponde a distintas tipologías, como daños en accesos, caminos, puentes, pasos o atraviesos, pasarelas y defensas fluviales de puentes.

Aquí sólo aparece lo que corresponde a caminos públicos no concesionados. La última diapositiva que mostró el ministro señala lo que corresponde a concesiones. Esto es distinto y se refiere a los caminos que están bajo la tuición de la Dirección de Vialidad.

El total a la fecha indica que cerca del 99 por ciento de los 1.554 kilómetros de caminos catastrados están dañados. Eso no significa que sea un todo completo y continuo, sino que son puntos, tramos, pequeños sectores donde se produjo algún tipo de derrumbe, de debilitamiento o de problema con los terraplenes, fundamentalmente.

Respecto de los puentes, el 92 por ciento está operativo o parcialmente operativo. Al decir parcialmente me refiero a que tienen algún tipo de restricción en cuanto, fundamentalmente, al tonelaje que puede soportar el puente para camiones con carga pesada.

El problema de la conectividad ya está prácticamente ciento por ciento superado, dado que donde hay algún puente o algún tramo de camino con problemas,

siempre hay una alternativa habilitada. A veces hay que tomar un baipás bastante largo, pero hay ciento por ciento de conectividad. En este minuto no tenemos ninguna localidad aislada. La restitución de la conectividad se dio poco tiempo después del 27 de febrero.

El problema de las emergencias se abordó de inmediato, fundamentalmente con la modalidad de trato directo con cotización previa por lo menos a tres empresas. Esa fue la forma que utilizó el Ministerio, en acuerdo con la Contraloría General de la República. Pero también se utilizó la modalidad de contratos globales, que están en operación en distintas redes de caminos en las regiones, y mediante aumento de obras. Como había empresas instaladas en algunos lugares, las destinamos inmediatamente a resolver los problemas de conectividad.

En cuanto a la reconstrucción, en una reunión que se llevó a efecto con los Gore de las regiones afectadas, con la Subdere y con el MOP, se consensuó cuál sería la cartera de proyectos de reconstrucción.

La diferenciación fundamental está en el ámbito administrativo, en el sentido de que las emergencias no requieren una postulación, una ficha IDI que se envíe a Mideplan para, posteriormente, obtener los RS, pedir los dineros a Hacienda y luego hacer las obras. Con la emergencia actuamos mediante la modalidad de trato directo, que es lo mismo que se hace con contratos de conservación, que no requiere una tramitación, es muy expedita, y, además, teníamos la posibilidad de iniciar los trabajos, aun cuando los recursos no estuvieran decretados. Esto significa que, mediante la firma de un convenio estaba dada la autorización para iniciar las obras. Ahora que Hacienda ya puso a disposición los fondos para la emergencia, en este minuto estamos regularizando los contratos, es decir, mandar esos

convenios a aprobación mediante una resolución ad referendum.

Los contratos de reconstrucción siguen otro derrotero: debemos postular a Mideplan, como si se tratara de una obra específica, mediante una ficha IDI, para obtener la autorización de reconstruir y la RS. Los proyectos de reconstrucción normalmente requieren ingeniería, que es la que estamos desarrollando en la mayoría de los casos; algunos también requieren expropiaciones, dado que hay que hacer mejoramientos de trazados y, obviamente, después debemos sacar la RS para la construcción de la obra.

El listado contempla 15 proyectos de reconstrucción, que suman alrededor de 120 mil millones. La mayoría son puentes que quedaron en un estado bastante deteriorado, por lo que más que reparar lo que conviene es construir un nuevo puente. La única ruta es la que va entre Chiguayante y Hualqui, en la Octava Región, el resto son puentes y están concentrados en la región del Maule y en la región del Biobío.

La siguiente imagen muestra la ubicación de parte de las 15 obras de reconstrucción en las regiones del Libertador Bernardo O'Higgins y del Maule, aunque hay que hacerle algunas correcciones.

La lámina siguiente muestra lo que sucede en las regiones del Biobío, concentrado en la zona costera, y de la Araucanía. El puente Chacabuco, que explicó el señor ministro, es nuevo y reemplaza lo que era el antiguo "Puente Viejo", que no estaba operativo desde hace 6 años. De hecho, se estaba haciendo un estudio para ver qué hacer con dicho puente, pero con el terremoto las conclusiones salieron antes de terminar el estudio.

La ruta Chiguayante-Hualqui, que tuvo varios derrumbes, tiene un problema serio de defensas fluviales, por lo que es necesario construir aproximadamente 3 kilómetros de defensas fluviales, que es el fuerte del presupuesto.

En la zona de Arauco están los puentes Tubul y Raqui, que está al lado; el Conumo, que está camino a Santa Juana, y el puente El Bar, en la ruta 160. En la Novena Región están los puentes Pumalal, ubicado en el acceso a Temuco, lo que antes del baipás era la ruta 5, y el Niágara, que está en el camino Temuco-Padre Las Casas-Niágara.

Esos son los proyectos de reconstrucción consensuados en la Subdere con los Gore y con el MOP.

A continuación, en la presentación se observan algunas fotografías de los daños producidos en el puente Coinco, en la Sexta Región. Éste puente estaba bastante deteriorado por los temporales que hubo hace tres años y con el terremoto quedó inhabilitado. Se está desarrollando el estudio de ingeniería, que tenía plazo hasta mediados del próximo año, pero le pedimos al consultor que lo apurara un poco, de modo de que a principios del próximo año tengamos el proyecto de ingeniería y postulemos la reconstrucción.

El puente Las Toscas, en la región del Libertador Bernardo O'Higgins, quedó totalmente destruido, por lo que fue necesario instalar un puente mecano para restablecer la conectividad provisoriamente.

En la costa de la Séptima Región está el puente Los Pellines. El daño no se observa en la fotografía, pues fue por debajo, pero quedó afectado por el maremoto. Toda la infraestructura quedó bastante deteriorada.

En el camino a Penciahue, que conecta con la ruta Curicó-Iloca, está el puente La Laguna, que antes del terremoto también había sido bastante afectado por los temporales, por lo que en la imagen se observa esas grandes socavaciones, con los pilotes en el aire. Eso es producto de la fuerza del agua que arrastra material sólido. Debido al terremoto sufrió bastantes daños, lo que hace aconsejable su reposición. Este proyecto de ingeniería lo teníamos bastante avanzado, como dije, producto de los temporales, habíamos hecho el diseño. De hecho, se abrió la propuesta, que es del orden de los 1.400 millones de pesos.

Ahora, se ha dado la tónica que en la mayoría de los contratos de emergencia los presupuestos han salido bastante más bajo de lo esperado. Para el proyecto del puente La Laguna estimamos un costo de reconstrucción de 2.300 millones, pero hay una empresa que ofrece hacerlo por 1.400 millones, lo que es bueno para los ahorros.

El puente Botalcura está absolutamente deteriorado; en cualquier momento puede colapsar, por lo que fue cerrado. Está en proceso de adjudicación. La propuesta ya fue abierta.

El puente San Camilo era una pasarela bastante antigua y se vino abajo con el terremoto. La gente construyó una balsa con tambores para cruzar el río, lo cual es bastante peligroso. Obviamente, por razones de seguridad dijimos que no podía ser y les hemos dado una alternativa, que es un bus gratuito que hace viajes frecuentemente por el desvío, del orden de 20 kilómetros, para que crucen por el puente que está habilitado. El recorrido es en la mañana, para que los niños asistan al colegio, y luego hace dos o tres frecuencias diarias.

En cuanto al puente Chacabuco, el ministro ya se refirió en extenso a él. La imagen muestra lo que era el Puente Viejo. El puente Chacabuco está al lado, pero en vez de salir a Víctor Lamas, sale a la calle Chacabuco. Está un poco desplazado.

El puente Raqui, en la zona costera de Arauco, tuvo un descenso fuerte de la cepa, lo que produjo una suerte de efecto dominó.

El señor ULLOA.- ¿Era un puente nuevo?

El señor FERNÁNDEZ.- Era relativamente nuevo. Debe haber tenido unos diez o quince años. Lo que pasa ahí es que en toda esa zona tuvimos problemas con lo que se llama la licuefacción de arena. A raíz del terremoto, la arena cambió a un estado más bien líquido. Cuando se apoya algo sobre el agua, se cae.

En Chiguayante y Hualqui, bastante agrietados, producto de las deformaciones, sobre todo en zona de terraplenes, hay que hacer una inversión fuerte en las obras de defensas fluviales, que son los enrocados para proteger el camino.

La señora PACHECO (doña Clemira).- Y la canalización de las aguas por abajo. Entra mucha agua en mi distrito.

El señor FERNÁNDEZ.- Sí, por eso se va a hacer una fuerte inversión en enrocados para impedirlo.

El puente de Conumo colapsó totalmente, por lo cual tuvimos que hacer un puente provisorio.

El señor ULLOA.- ¿Dónde está ese puente?

El señor FERNÁNDEZ.- Está en la P 24, en Arauco. Une Carampangue con Santa Juana.

La señora PACHECO (doña Clemira).- ¿Qué pasa con el puente y con el camino Patagual?

El señor FERNÁNDEZ.- El camino Coronel-Patagual, que sale a Santa Juana, no tuvo fuertes daños. Eran consecuencia de la carpeta que estaba antes, no del terremoto. Está dentro de la cartera de emergencia, y lo vamos a abordar con la global.

La señora PACHECO (doña Clemira).- Quiero insistir en ello, porque no veo que esté considerado el daño del puente. Yo vivo en Coronel y transito por Santa Juana. Entonces, lo que usted me plantea sobre la carpeta es el daño de la primera parte, que es Santa Elena, población que llega a Coronel, donde comienza la subida para ir por el cerro hacia el camino de Patagual. Eso siempre ha tenido problemas. Se le dijo a las autoridades, pero nunca se arregló. Debe ser una carpeta de sólo 12 milímetros, no de lo que se construyó. El resto del camino tiene daños y no veo que esté considerado el costo.

El señor FERNÁNDEZ.- Entiendo que se ha estado abordando a través de las globales; no es un trato directo aparte.

La señora PACHECO (doña Clemira).- Sería bueno que informen a la Comisión cuáles son los caminos, porque yo veo los más visibles, los que están en las vías más expeditas o de mayor flujo, pero hay muchos otros que son de vialidad y que pueden estar dentro de las globales en las comunas rurales. Entonces, solicito dos cosas: primero, que nos hagan llegar los detalles de cada comuna respecto de lo que habló el ministro y de lo que está diciendo el señor Fernández y, segundo, que nos digan cuáles son los caminos y cómo van en el proceso y en la carta Gantt que van a tener con los caminos que están con las globales en los convenios suscritos con cada uno de los municipios.

El señor FERNÁNDEZ.- Encantado, señora diputada.

Un pequeño alcance: nosotros veníamos fundamentalmente por el tema de la reconstrucción, pero no hay ningún problema en ver los temas de emergencia y responderle.

La señora PACHECO (doña Clemira).- Dentro de lo que es la reconstrucción, porque hay muchos que tienen daño.

El señor MORALES (Presidente).- Lo que está diciendo el señor Fernández, señora diputada, es que hay proyectos que están abordados por otras vías. Entonces, independientemente de que estén en la reconstrucción, que hagan llegar, en todo caso, los otros proyectos que están siendo abordados por las diferentes vías de financiamiento.

La señora PACHECO (doña Clemira).- Señor Presidente, hay muchos caminos y puentes dañados en las zonas rurales. Entonces, seguramente, por el efecto de emergencia, como se enfrentó, no tenemos la información. Sólo Santa Juana tiene una extensión enorme de terreno y localidades donde colindan incluso con Curanilahue. Entonces, ¿cómo se está enfrentando, más aún con el problema que había anteriormente, por ejemplo, en un sector que colinda con el cerro en la punta, como Los Quiques, que fue aún más dañado con el tema del terremoto? Son temas que están dentro del convenio con la global. Por lo tanto, ¿cómo se está enfrentando la reparación para las emergencias y cómo se va a solucionar el problema con esa gente, aunque sean 100 familias que viven en ese lugar?

El señor ULLOA.- En efecto, con el único propósito de que podamos dar cumplimiento a lo que nos

está pidiendo el diputado señor Pérez, que es básicamente lo mismo que pide la diputada señora Pacheco, sería bueno que Vialidad nos informe no sólo en materia de reconstrucción, sino como se va a enfrentar, por ejemplo, lo del camino Patagual. Creo que sería interesante saber cómo se va a abordar. Así que yo también adhiero a la solicitud, porque para nosotros es importante tener el antecedente.

El señor FERNÁNDEZ.- Como no. Como un dato anexo, en lo que son obras de emergencia, tenemos 717, frente a las 15 de la reconstrucción. O sea, hemos abordado muchas más de emergencia, cuyo el monto es del orden de 100 mil millones.

En la reconstrucción están los 15 proyectos que se acordaron con los Gores y la Subdere; su costo es de alrededor de 120 mil millones, porque son de una magnitud mayor.

No hay problema en entregarles la información solicitada.

Respecto del puente Coelemu, hubo que poner un mecano mientras se desarrolla la ingeniería y licitamos la obra. En el puente El Bar, también hubo que poner un mecano, que donó el gobierno sueco; también estamos desarrollando la ingeniería para el proyecto definitivo.

El señor ULLOA.- ¿Cuántos puentes mecanos tenemos? Ocurre que, frente a esta emergencia, pareciera ser que el Gobierno adoptó el criterio de tener un número mayor de esos puentes. Creo que es una respuesta bastante útil para ciertas materias. Me gustaría saberlo, porque el caso de este Chacabuco Bicentenario es muy largo.

El señor FERNÁNDEZ.- Pero se puede separar después para el futuro.

El señor ULLOA.- Eso nos va a permitir contar con más alternativas frente a emergencias. Ese es el dato que quería saber.

El señor FERNÁNDEZ.- En general, medimos puentes disponibles por longitud. En este minuto debemos tener alrededor de 500 metros de puentes disponibles instalados en distintas regiones, más los que adquirió el Ministerio de Defensa. En realidad, lo que vamos a poner sobre Chacabuco es una adquisición que hizo el Ministerio de Defensa. Seguramente, después lo van a ocupar para sus obras, lo que sería del orden de 1.500 metros más. O sea, vamos a disponer de más de 2.000 metros de puente mecano cuando termine la emergencia. En este minuto, todos los puentes mecanos están ocupados.

La señora PACHECO (doña Clemira).- Sólo me asalta una duda que quiero aclarar, aprovechando que está el ministro. Hay un problema que tiene la parte norte de Dichato con la conectividad hacia la localidad de Cuda, Menque, pero, fundamentalmente, todo lo que son las zonas rurales, las partes costeras que tenemos más allá de Dichato. La gente, incluso de las zonas cordilleras, como El Mirador, tiene un enorme problema de acceso y, por ende, de conectividad.

El 27 de agosto, el Presidente Piñera anunció públicamente en la Octava Región que se iba a hacer y que iba a estar con conectividad antes de fin de año. Hago presente ello porque nadie sabe cuándo, quién, cómo o qué se va a hacer.

En segundo lugar, el oficio que envió el municipio de Tomé fue entregado en abril o mayo. Además, conversamos con el seremi del Ministerio que usted dirige e hicimos una serie de gestiones. Digo esto, porque nunca hemos tenido respuesta por escrito del gobierno regional

ni de ustedes. Lo que me preocupa es que, además, fuimos a hablar con el ministro de Defensa acerca de la posibilidad de instalar allí un puente mecano para que tuviéramos mejor conectividad.

Digo todo esto en razón de que estamos en una etapa del año que es fundamental para la gente de Dichato para reactivar sus actividades. Ellos están instalando y haciendo sus casas y parte de sus negocios con esfuerzo, instalando sus cocinerías, porque lo que ganan en recursos y dineros en esta época lo utilizan para vivir el resto del año, ya que después baja su flujo turístico.

¿Qué pasa con ese anuncio del Presidente? Lo consulto porque nunca tuvimos respuesta del gobierno regional. Desde mayo, junto al alcalde, estamos preguntando al respecto. Cuando él hizo este anuncio, todos nos pusimos muy contentos, pero ahora nadie tiene una respuesta concreta acerca de qué pasa con ese puente.

El señor DE SOLMINIHAC.- Vamos a colocar un puente mecano en ese lugar. Como decía, no tenemos más puentes, pero apenas saquemos uno -cosa que ya estamos haciendo con el de San Nicolás- lo trasladaremos allá.

La señora PACHECO (doña Clemira).- ¿Cuándo sería eso, señor ministro? Se lo pregunto para tener la certeza de que así se hará, porque estamos en una etapa muy complicada.

El señor ULLOA.- ¿Podríamos decir que de aquí a 30 días sería posible?

El señor FERNÁNDEZ.- Me parece que en un mes podemos tenerlo instalado.

El señor DE SOLMINIHAC.- Estamos en proceso de sacar el Puente de San Nicolás. Por lo tanto, se va a ir para allá. La estimación de instalación del puente es de 45 días.

La señora PACHECO (doña Clemira).- Voy a perseguir telefónicamente a don Mario y también al señor ministro.

Señor ministro, ¿usted cree que en 45 días podría estar instalado?

El señor DE SOLMINIHAC.- Así me han informado.

El señor FERNÁNDEZ.- De la presentación resta muy poco. Acá observamos el puente Tubul. Esa fotografía ha aparecido en muchos medios de comunicación. También observamos el mismo problema de cepas. Hay que rehacerlo. Estamos en el estudio de ingeniería.

En esta lámina se observa el Puente Pumalal, que se encuentra en el acceso norte a Temuco. Ese puente tenía problemas antes del terremoto; obviamente, aumentaron cuando se produjo el sismo. Ya es aconsejable reconstruirlo. Lo que mostramos aquí es un travesaño que está deteriorado, pero, en realidad, los problemas mayores están en la infraestructura.

Ahora observamos el puente Niágara, que también se cayó. Tenemos un mecano instalado provisoriamente, que es el que se observa en la lámina.

El señor MORALES (Presidente).- Muchas gracias, señor Fernández. Ha mostrado en forma muy clara el tema de los puentes.

Señor ministro, ¿tiene alguna otra materia que desee informarnos antes de ofrecer la palabra a los señores diputados?

El señor DE SOLMINIHAC.- No, señor Presidente.

Sólo me resta agradecer la oportunidad que nos ha dado para informarles acerca de lo que hemos avanzado respecto de este tema.

Quedamos a disposición para que nos realicen preguntas.

El señor MORALES (Presidente).- Tiene la palabra la diputada Clemira Pacheco.

La señora PACHECO (doña Clemira).- Solamente quiero solicitar al señor ministro que nos haga llegar información por localidades, por comunas, respecto de todo lo que se relaciona con infraestructura vial.

Hay varias empresas trabajando en la emergencia o en la reconstrucción en la Octava Región. Le solicito que nos diga cuáles son, cuáles son los proyectos que se están realizando y los que vienen; cuáles son las empresas que se adjudicaron esos proyectos y los montos involucrados en cada uno de ellos. Con ello, persigo conocer, al menos por esta parte, la totalidad de los recursos fiscales que se están ocupando.

Por otra parte, señor ministro, quiero consultarle respecto del tema de las famosas barcazas. Quiero saber cuál es la empresa encargada, cuáles son los montos que se han gastado en ese proyecto y los flujos diarios de camiones que están circulando, para saber si han tenido un efecto positivo y si han colaborado en el mejoramiento de la conectividad.

En tercer lugar, aunque sé que no es su tema, quiero saber respecto de los edificios públicos. Tengo una preocupación por la cárcel de Concepción. Me gustaría que ustedes realicen un acompañamiento, como ente técnico, porque sé que los mandantes son de otros ministerios. Allí, según entiendo, hubo un motín. Se quemó, pero también hay infraestructura que se está reparando y no en las mejores condiciones. Estuve en la cárcel el sábado pasado, con motivo de acompañar en algunas cosas a los presos políticos mapuches.

Es lo mismo que quieren hacer ustedes con Apablaza y con otros.

Lo que me preocupa, señor ministro, es que allí hay una contratación de contenedores que se hizo para cubrir el hospital que allí estaba. Para ello, se está invirtiendo mensualmente un monto muy alto. ¿Ustedes estudiaron lo que pasa con un hospital de emergencia o con un hospital que allí existía?

El señor DE SOLMINIHAC.- ¿Dentro de la cárcel?

La señora PACHECO (doña Clemira).- Sí. Hay una consulta que me hizo la gente que trabaja en la propia penitenciaria. Me refiero a enfermería o un hospital de campaña, porque ellos son el ente técnico. Entonces, ya que se estaba estudiando esa posibilidad, aprovecho de preguntarle, señor ministro.

El señor MORALES (Presidente).- Tiene la palabra el diputado José Pérez.

El señor PÉREZ (don José).- Señor Presidente, quiero reiterar la rapidez con que ha funcionado Obras Públicas, pero hay algo que dice relación con el Ministerio, que no compete al ministro, aunque no sé a quién compete: proceder a su reparación es una necesidad imperiosa. Por ello, bien podríamos citar a la gente que está a cargo de esa empresa. Me refiero a aquel tren que está allí, a la Empresa de Ferrocarriles del Estado.

Con motivo de las Fiestas Patrias, las carreteras de Chile estuvieron sobresaturadas, y es importante destacar que el robo por parte de los microbuseros es gigantesco. Estamos en presencia de un monopolio que tiene gran parte de las líneas en una sola mano. Entonces, los pasajes aumentan en un 300 por ciento y nadie dice nada. La gente tiene que pagar para aprovechar de salir al norte o al sur, pero aquí aconteció algo muy curioso: con motivo del terremoto, cayeron los postes de la línea férrea, y de Talca al sur se robaron los tendidos de cables eléctricos

de cobre por kilómetro. Por lo tanto, pareciera que en enero se restablecerá el servicio de trenes, que es una imperiosa necesidad, pues las carreteras están sobrecargadas y cada día tenemos más accidentes.

Sé que este tema no es materia del señor ministro de Obras Públicas, pero si preguntamos al de Transportes y Telecomunicaciones, este consultará a EFE. Por lo tanto, solicito invitar a representantes de la Empresa de Ferrocarriles del Estado, ya que el Biotrén también se encuentra afectado por el robo de varios kilómetros de cables de cobre, dejando a las personas sin la comodidad suficiente para trasladarse de un punto a otro. Por ello, resulta imperioso restablecer, por un lado, el tren hasta Chillán y, por otro, el Biotrén.

El señor MORALES (Presidente).- Tiene la palabra el diputado señor Van Rysselberghe.

El señor VAN RYSSELBERGHE.- Señor Presidente, tengo dos consultas. En primer lugar, quiero que el señor ministro nos comente acerca de las demoliciones y de la remoción de escombros.

En segundo lugar, quiero saber qué mecanismos de control de calidad adicionales a los usados en gobiernos anteriores se están utilizando para velar por la calidad de las obras, para evitar que, en caso de nuevos sismos, se repitan situaciones de años anteriores, como las relativas a puentes y otro tipo de obras públicas que no fueron bien construidas.

El señor ULLOA.- Señor Presidente, considero particularmente relevante lo que está haciendo el Ministerio de Obras Públicas no sólo en vialidad.

Hace un par de semanas, tuvimos la visita del director nacional de Obras Portuarias. Allí tenemos un gran problema, ya que puertos como Talcahuano quedaron

totalmente inutilizados. Hay que hacer una batimetría nueva -sabemos que están trabajado mucho-, pero, sin duda, a su Ministerio le tocó el trabajo más duro en esta materia. Sin embargo, le pido que nos entregue información no sólo de la reconstrucción, sino que también del proceso en condiciones normales, porque esta Comisión necesita tener un parámetro de comparación. Con esos antecedentes, nos daremos cuenta del inmenso trabajo que está desarrollando el Ministerio.

Como comentario aparte, me parece muy extraño que, a partir del 11 de marzo de este año, haya presos políticos que antes no lo eran.

El señor MORALES (Presidente).- Tiene la palabra el ministro de Obras Públicas.

El señor DE SOLMINIHAC.- Señor Presidente, quiero contestar las preguntas del diputado señor Van Rysselberghe sobre las demoliciones y el control de calidad.

En lo que respecta a las demoliciones, ya hemos llamado a propuesta para demoler el Palacio de Deportes de Talcahuano, por cuanto esperamos que pronto se designe la empresa para que comience trabajar. Paralelamente, se va a llamar a propuesta para la demolición de otros edificios. En la medida en que el Dictuc nos entregue el resultado de los estudios que está realizando, edificio por edificio, se determinará la mecánica y los criterios de demolición. En otras palabras, apenas tengamos el primer edificio, vamos a llamar a licitación, lo que nos permitirá avanzar bastante rápido.

Con respecto a la calidad, ya estamos trabajando. Si bien la experiencia del terremoto fue muy dura, ha sido una oportunidad de mejora. Básicamente, hicimos una evaluación interna y externa de las obras que

más se dañaron. Estamos a la espera del informe de una universidad elegida, entre tres invitadas, en el que se hará un análisis detallado de los distintos tipos de obras que el ministerio tiene, tales como puentes, terraplenes, torres del APR, etcétera, respecto de los tipos de daños y su origen. Con ello, vamos a aprender qué cosas tenemos que mejorar, sobre todo, en las etapas de diseño y constructiva.

Ahora bien, a pesar de haber sido un terremoto bastante grande y que se tendrá como punto base de comparación, la infraestructura, en general, respondió bien. Por ello, es importante mencionar que, a nivel de estadísticas, los porcentajes de daños fueron bastante menores de lo que sucede normalmente en otros países.

El señor MORALES (Presidente).- Quiero agradecer la presencia del ministro como a sus asesores por haber asistido a nuestra Comisión.

Señor ministro, como se habrá dado cuenta, esta materia es de gran interés para los parlamentarios de las zonas que fueron dañadas por el terremoto. Por lo tanto, tener información lo más exacta posible ayudará al trabajo que tiene esta Comisión, así como también para ver el estado de avance que puedan tener estos proyectos en cada una de sus regiones.

Finalmente, la señora Secretaria nos señalará los puntos de respuesta que necesitamos y si coinciden con los que usted tiene.

Tiene la palabra la señora secretaria.

La señora SILVA, doña María Eugenia (Secretaria).- Señor Presidente, son los siguientes puntos: Identificación de los proyectos, en cuanto se refiere a los puentes y caminos por comunas,

identificando las empresas y los proyectos adjudicados y sus montos.

Respecto del daño en los edificios públicos, le preguntan sobre el agua del mundo rural, los convenios globales y la información sobre el proceso normal y no solamente la reconstrucción.

Sobre el proyecto identificado, que incluya también el sistema de barcazas, la empresa, los montos y el flujo diario de los camiones.

El señor DE SOLMINIHAC.- Perfecto.

El señor MORALES (Presidente).- Por haber cumplido con su objeto, se levanta la sesión.

-Se levantó la sesión a las 13.20 horas.

ANÍBAL FIGUEROA AZAGRA,

Redactor

Jefe de Taquígrafos de Comisiones

