

**COMISIÓN ESPECIAL INVESTIGADORA DE EVENTUALES IRREGULARIDADES
OCURRIDAS EN EL MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS, PARTICULARMENTE
EN LA REGIÓN DE LA ARAUCANÍA. (CEI N° 46)**

**PERÍODO LEGISLATIVO 2018- 2022
369ª LEGISLATURA
ACTA DE LA SESIÓN N° 10, ORDINARIA
CELEBRADA EL DÍA LUNES 26 DE JULIO DE 2021, DE 17:32 A 18:25 HORAS.**

SUMA

La Comisión continuó con su cometido. Expuso: el Gerente General de la Constructora Santa Bárbara de la Región de Bio-Bío.

ASISTENCIA

Presidió la sesión, en forma presencial, el diputado señor **Ricardo Celis Araya**.

Asistieron en forma telemática la diputada señora Ximena Ossandón Irrázabal y los diputados señores René Manuel García García, Juan Manuel Masferrer Vidal, Miguel Mellado Suazo y Esteban Velasquez Núñez; y en forma presencial el diputado señor Ricardo Celis Araya.

Estuvo presente también el diputado señor Mario Venegas Cárdenas.

Actuó como Abogada Secretaria de la Comisión, la señora María Teresa Calderón Rojas, como abogada ayudante la señora María Soledad Moreno y como secretaria ejecutiva la señora Erica Sanhueza Escalona.

Concurrió como invitado, en forma telemática, el señor Sergio Molina, Gerente General de la Constructora Santa Bárbara de la Región de Bio-Bío.

ACTAS

El acta de la sesión 8ª, se da por aprobada, y el acta de la sesión 9ª, queda a disposición de las señoras y señores diputados.

CUENTA

Se recibieron los siguientes documentos:

1.- Carta de la Jefa de Bancada del Comité Mixto Humanista - Federación Regionalista Verde Social - Ecologista Verde - Independientes, por medio de cual informa el cambio permanente, a contar de hoy, de la diputada Alejandra Sepúlveda por el diputado Esteban Velásquez.

ORDEN DEL DÍA

La Comisión se abocó al conocimiento de su mandato, recibiendo para ello al el señor Sergio Molina, Gerente General de la Constructora Santa Bárbara de la Región de Bio-Bío.

ACUERDOS

Se adoptaron los siguientes acuerdos:

1.- Oficiar al Director Nacional de Vialidad y al señor Pablo Urquizar, Delegado Presidencial para la Macrozona Sur, para que informen el número de atentados o situaciones de riesgo que han debido enfrentar los funcionarios en la Macrozona Sur y el costo financiero de las pérdidas de equipamiento en estos atentados.

Asimismo, informen de la existencia de algún protocolo para enfrentar dichas situaciones que permita salvaguardar la vida y la integridad física de los funcionarios, y el patrimonio de vialidad. (diputado Venegas y diputaos Ricardo Celis)

2.- Invitar al señor Ministro de Obras Públicas para la sesión del día lunes 9 de agosto para que exponga sobre las eventuales irregularidades acaecidas en el Ministerio de Obras Públicas, durante el 2008 a la fecha, en la Región de La Araucanía. Especialmente, sobre las medidas adoptadas durante su gestión para evitar que situaciones como las que investiga la Comisión vuelvan a repetirse, los hechos planteados por el señor Sergio Molina en la sesión de fecha 26 de julio y los atentados o situaciones de riesgo que han debido enfrentar los funcionarios en la Macrozona Sur, el costo financiero de las pérdidas de equipamiento en estos atentados y la existencia de algún protocolo para enfrentar dichas situaciones que permita salvaguardar la vida y la integridad física de los funcionarios, y el patrimonio de vialidad.

3.- Oficiar al Ministerio de Medio Ambiente, al Ministerio de Obras Públicas y a Conaf para que informen cuáles son las directrices de sus respectivas instituciones respecto del manejo de los trabajos de despeje y limpieza de caminos y de la franja adyacente al camino. (diputado Ricardo Celis).

El debate suscitado en esta sesión queda archivado en un registro de audio a disposición de las señoras y de los señores diputados de conformidad a lo dispuesto en el artículo 256 del Reglamento de la Cámara de Diputados.

Las exposiciones de los invitados y las intervenciones de los diputados constan en detalle en el acta taquigráfica confeccionada por la Redacción de Sesiones de la Cámara de Diputados, que se inserta a continuación.

Habiendo cumplido con su objeto, la sesión se levanta a las **18:25** horas.

MARÍA TERESA CALDERÓN ROJAS
Abogada Secretaria de la Comisión

TEXTO DEL DEBATE

El señor **CELIS**, don Ricardo (Presidente).- En el nombre de Dios y de la Patria, se abre la sesión.

La señora Secretaria dará lectura a la Cuenta.

-La señora **MORENO**, doña María Soledad (Secretaria ayudante) [vía telemática] da lectura a la Cuenta.

El señor **CELIS**, don Ricardo (Presidente).- Antes de iniciar el Orden del día, propongo invitar al señor ministro a la sesión del 9 de agosto. El señor ministro está en condiciones de asistir presencialmente ese día.

¿Habría acuerdo?

Acordado.

Señora Secretaria, ¿hay posibilidad de iniciar antes la sesión del 9 de agosto?

La señora **CALDERÓN**, María Teresa (Secretaria) [vía telemática].- Es difícil.

El señor **CELIS**, don Ricardo (Presidente).- Tiene la palabra el diputado Mario Venegas.

El señor **VENEGAS**.- Señor Presidente, por su intermedio, saludo al resto de la comisión, al invitado y a los funcionarios de Secretaría.

Mi intervención es en mi calidad de diputado representante del distrito 22, de la parte norte de la Región de La Araucanía, que incluye la totalidad de la provincia de Malleco y cinco comunas de Cautín.

El tema que nos ocupa ha sido siempre de gran preocupación para este diputado, toda vez que formé parte, junto con René Manuel García, de la Comisión de Obras Públicas de la Cámara de Diputados durante tres períodos. Incluso, tuve el privilegio de presidir dicha instancia, de manera que conocí de cerca los problemas que afectan al Ministerio de Obras Públicas (MOP), particularmente, en nuestra región que, para desgracia nuestra, ha estado siempre aquejada por situaciones que denominaremos irregularidades, tal como lo dicen ustedes.

Sé que el motivo de esta comisión tiene que ver con la denuncia del empresario señor Fulgeri, que acusaba prácticas inconvenientes en los procesos de licitaciones y de adjudicación de proyectos; irregularidades, en realidad, que estaban centradas en la situación de la Dirección de Vialidad de Temuco.

La razón de mi presencia acá es que el MOP también tiene una expresión muy importante en la provincia de Malleco, en cuanto existe una dirección provincial de Vialidad.

A ese respecto, con mucha responsabilidad quiero decir que es importante consignar que los problemas que se pueden estar presentando a nivel regional también impactan a la provincia de Malleco, y que esta no se encuentra exenta de ese tipo de problemas. Por lo tanto, sería interesante recomendar a la autoridad que lo tenga particularmente en cuenta.

Entiendo que hay informes de la Contraloría y una enorme cantidad de sumarios pendientes, ya que se han ido dejando de lado. Han pasado los años y aún no se resuelven.

Por otro lado, quiero hacer especial mención a un problema que afecta a la región, pero que recientemente ha adquirido un nivel de preocupación importante. Me refiero a que desde hace mucho tiempo se vive en un contexto de violencia, la cual ha alcanzado especialmente a Vialidad Malleco, ya que en los dos últimos años, y en muchas ocasiones, se han perpetrado ataques contra sus funcionarios. Hace poco más de quince días se produjo uno en la zona de Traiguén, que derivó en la destrucción de sus maquinarias, puesto que quemaron camiones nuevos, retroexcavadoras y maquinaria pesada, que habitualmente usan para cumplir con sus labores ordinarias y con un programa especial dirigido a las comunidades indígenas. Sobre eso último, cabe destacar que el gobierno anterior hizo una cuantiosa inversión para comprar equipos especiales destinados a ese propósito, y se creó un programa especial, como dije.

No llevo una cuenta muy precisa, pero ya se han destruido alrededor de diez máquinas, porque, junto con el ataque, posteriormente vino la quema. Incluso, se hurtó una motoniveladora, que nunca más apareció.

Todo eso nos lleva a plantearnos una pregunta lícita. ¿Qué protocolos han adoptado las autoridades para prevenir y dar garantías de seguridad a los trabajadores? Esa debiera ser nuestra primera preocupación, porque ha habido trabajadores lesionados.

Por otra parte, quiero saber cómo se cuida el patrimonio de

Vialidad, porque, como todos sabemos, cuesta mucho que se renueve el equipamiento.

A partir de conversaciones que hemos tenido con los funcionarios, se estima que llevamos alrededor de 1.000 millones en pérdidas, hecho que reconoce la propia autoridad. Estamos hablando de pérdidas enormes. Por eso, respetuosamente les pido que tengan a bien considerar ese problema en un acápite, para conversarlo con el señor ministro y con las autoridades respectivas.

Me han dicho que existen protocolos. No tengo certeza de qué dicen, pero sí la tengo –por lo que me señalan los funcionarios- respecto de que no siempre se cumplen, y producto de eso, se expone a los funcionarios y un patrimonio que es vital para mantener los caminos y para que Vialidad Malleco cumpla con su labor.

Como dije anteriormente, es posible que haya protocolos, incluso muy bien pensados y muy bien diseñados, pero se estrellan contra autoridades que pueden tener una conducta autoritaria, ya que simplemente dan órdenes, sin respetarlos necesariamente.

En mi rol fiscalizador denuncié eso, y lo planteé como una preocupación para que tengamos presente dar protección a nuestros funcionarios y funcionarias, porque la necesitan y, en segundo lugar, que se protejan sus maquinarias.

Es importante considerar a Malleco, porque no es una isla ni está exenta de irregularidades.

El señor **CELIS**, don Ricardo (Presidente).- Muchas gracias, señor diputado.

Sin saber que el diputado Mario Venegas se iba a pronunciar sobre ese punto, me hicieron llegar un documento que da cuenta de una situación que ocurrió en la provincia de Cautín, donde la autoridad provincial de la zona le dijo a una de las personas que fueron a solicitar la mantención de caminos, que no se iban a realizar porque estaban en zona roja. A raíz de esto, dicha persona generó un reclamo, cuya copia haré llegar a los señores diputados, porque está en línea con lo que señaló el diputado Mario Venegas, respecto de la grave situación que viven los funcionarios de Vialidad y de la pérdida de equipamiento que, *per se*, es muy valioso y caro.

Por eso, consideramos necesario solicitar más antecedentes respecto de este hecho.

Por lo tanto, solicito la anuencia de los señores diputados y de las señoras diputadas para pedir formalmente al director Nacional de Vialidad que nos informe cuánto material estiman que han perdido y cuál es el número de atentados o situaciones de riesgo que han vivido, a fin de estimar los costos humanos y financieros de las pérdidas. Además, quiero saber si existen protocolos especiales para proteger a esos funcionarios.

En esta situación de inseguridad vive la Región de La Araucanía, pero no me cabe duda alguna de que también se extiende a toda la Macrozona Sur.

Incluso, debiéramos solicitar al delegado presidencial para la Macrozona Sur que nos envíe toda la información que tenga a este respecto.

¿Habría acuerdo?

Acordado.

La presente sesión tiene por objeto escuchar al gerente general de la Constructora Santa Bárbara de la Región del Biobío, señor Sergio Molina.

Tiene la palabra, señor Molina.

El señor **MOLINA**, don Sergio (gerente general de la Constructora Santa Bárbara, de la Región del Biobío) [vía telemática].- Muy buenas tardes, señor Presidente.

Desde ya, agradecer a los señores diputados y a las señoras diputadas, especialmente a su Presidente, por invitarme a esta sesión.

Soy de la ciudad de Santa Bárbara, Región del Biobío, de la precordillera. Tenemos, o teníamos, una empresa constructora, denominada Constructora SV Limitada, la cual en 2018 obtuvo su inscripción con el Ministerio de

Obras Públicas.

Nuestra empresa logró realizar tres contratos con el Ministerio de Obras Públicas, pero en dos de ellos tuvimos serios y graves inconvenientes con la Dirección de Vialidad. Uno de los contratos fue realizado con la Dirección de Obras Hidráulicas. Dicho contrato finalizó dentro de los plazos establecidos, y se cumplió con todo lo que señalaba el proyecto, pero en el caso de la Dirección de Vialidad – reitero- tuvimos graves problemas.

Voy a compartir la presentación para detallarles un poco de qué se trató la situación. La presentación consta de dos partes: la primera etapa es lo que se pedía en el proyecto; la segunda contiene lo que los fiscalizadores nos pidieron, en este caso los inspectores fiscales.

Para que ustedes puedan ver lo que sucedió, están los plazos y cómo estos se han ido dilatando. Nosotros llevamos dos años desde que presentamos reclamaciones y, a la fecha, todavía no se han resuelto.

Los problemas se generaron en los dos contratos adjudicados a fines de 2018. En uno de ellos, que era el del camino de Mulchén, logramos desarrollar el 81 por ciento del contrato; en el segundo, que es el de varios caminos de Santa Juana, logramos desarrollar el 85 por ciento.

Esos contratos eran conservaciones rutinarias de los caminos y tenían un solo ítem, el 7.301.1, que es Limpieza de Faja; así está estipulado en los documentos oficiales del contrato. Y la página 006 de los documentos oficiales nos indicaba que correspondería a la corta de todos los elementos vegetales que impidieran o afectaran la visibilidad y seguridad para transitar y, además, el retiro de la basura. Este ítem decía que era solamente lo que impidiera la visibilidad y seguridad para transitar.

El folio 20 de la misma documentación oficial nos indicaba que nos teníamos que regir por el Manual de Carreteras, Volumen 7. Este manual está directamente relacionado con el mantenimiento vial; además, dice que se deben considerar los otros manuales de carreteras, como el Manual de Carreteras, Volumen 5.

Haciendo un paréntesis, este Manual de Carreteras, Volumen 5, que corresponde a construcción de caminos nuevos: donde no existía nada y había que atravesar un cerro, debería regirse por este manual. Pero aún así, consideraba este proyecto que era de mantención.

El Manual de Carreteras, como bien se sabe, tiene carácter normativo y rige para todos los proyectos del Ministerio de Obras Públicas. Por ende, lo que ahí está escrito se debe cumplir a cabalidad.

Las especificaciones técnicas más detalladas -en este caso citamos a Mulchén, porque las dos obras eran exactamente iguales- indicaban que se debía hacer una corta de todos los elementos vegetales que impidieran o afectaran la visibilidad y seguridad para transitar.

En la página 16 de las especificaciones técnicas especiales, en el punto 1, indicaba que la operación se refiere a los trabajos de eliminación selectiva; eso es muy importante, la eliminación selectiva, que es lo que nosotros evaluamos en los contratos, y que fuera lo que impidiera o afectara la visibilidad y la seguridad para transitar.

En la misma página 16, en los procedimientos de trabajo, se cita el Manual de Carreteras, Volumen 5, en la sección 5.102 -más adelante vamos a ver lo que indicaba-, que va en la misma línea de dar seguridad vial y mejorar la visibilidad, tal como aparece acá, señalando que se debe cortar todo tipo de vegetación, ramas, arbustos, cualquier otro tipo de material que impida un buen drenaje y un tránsito expedito, permitiendo buena visibilidad a los conductores, dando seguridad. En el fondo, es exactamente lo mismo que indicaba nuestro proyecto.

También es muy importante lo que aparece en la página número 17, en el punto número 3, párrafo 8, que señala: “Las obras de caminos existentes -como era en nuestro caso-, los árboles y plantas cuya tala no sea estrictamente necesaria, así como la propiedad marginal, deberán protegerse contra daños y perjuicios que pudieran resultar de esta operación.”. O sea, deberíamos proteger lo que no era necesario cortar y sobre todo los árboles y plantas; además dice, en la página 18, que el inspector fiscal instruirá por Libro de Obras qué es lo

que se debe cortar y qué no, y para ello debe considerar seguridad vial, saneamiento y evaluación de las especies que se van a cortar, ya sea con un valor paisajístico, árboles nativos, etcétera.

Esa era la indicación y especificación técnica que citaba el Manual de Carreteras, Volumen 5. Este manual, en la sección 5.102.1, en Despeje y Limpieza de Faja, que eran los trabajos que nosotros debíamos desarrollar, indicaba –y para no leer el detalle- que: “En general, la remoción total de árboles solo deberá ejecutarse donde ellos interfieran con las obras u obstruyan el gálibo”. O sea, cuando hay que construir una obra y hay un árbol, ahí se considera la remoción total de los árboles. Luego agrega: “Donde sea necesario despejar para mejorar la visibilidad de los usuarios de la ruta, normalmente se deberá hacer un raleo selectivo.”. En ningún punto de las especificaciones del Manual de Carreteras dice que se debe arrasar con toda la vegetación. Y más encima agrega: “No será necesario eliminar la vegetación de las áreas donde no se emplacen obras.”.

El contratista deberá cumplir con la sección 5.003, que es la que tiene que ver con la protección de la flora y fauna, como vamos a ver más adelante, y señala: “En aquellos entornos donde se hubiera señalado o detectado asociación entre la vegetación y fauna...”, pero en el párrafo siguiente dice: “En aquellos casos en que las masas arbóreas y arbustivas no interfieran directamente con el desarrollo de las obras dentro de la Faja Fiscal, se conservarán íntegramente, efectuando solamente un raleo selectivo en caso de ser necesaria la consecución de los trabajos...”.

El Manual de Carreteras, Volumen 7, indica exactamente lo mismo que se mencionó anteriormente. Va todo en la misma línea: proteger la vegetación que nos sea necesaria cortar. Por ejemplo, dice: “La vegetación en muchos casos resulta beneficiosa para el camino y mejora la estética general, permitiendo un viaje más placentero; por lo tanto, no es conveniente programar talas o remociones indiscriminadas de toda la vegetación dentro de la faja, sino que se debe realizar un estudio para establecer áreas o especies individuales que deben ser taladas.”. Y agrega que se deben considerar los siguientes aspectos: las señales camineras, que son las verticales, que están en los bordes de todos los caminos a nivel nacional y que son una referencia; la velocidad del proyecto con los radios de curvatura; la vegetación que arraiga en los taludes de cortes y terraplenes, donde los caminos están bajos y hacia arriba se ven cerros. En esos bordes, que son los terraplenes de corte, no debería eliminarse la vegetación. Y continúa señalando: donde sea necesario talar árboles para mejorar la visibilidad, solo se deberá contemplar un raleo selectivo.

En la lámina pueden observar la señalización vertical de un camino. Como pueden ver, nosotros consideramos que para dar seguridad vial, el corte debe estar hasta dos metros del borde de los caminos. Según la especificación y según lo que la documentación oficial y la normativa señalan, nosotros consideramos, ya que la señal vertical está emplazada a un metro cincuenta, que dos metros ya era una distancia prudente para no generar daño a la vegetación y no tener que arrasar con todo. Por eso que consideramos dos metros desde el borde de los caminos hacia la señalética.

También está la ley N° 19.300, que va en la misma línea de la normativa del Ministerio de Obras Públicas. Los Manuales de Carreteras tienen que cumplir con la ley N° 19.300, bases del medio ambiente, que hace referencia a la conservación del patrimonio ambiental; al daño ambiental, como toda pérdida, disminución o menoscabo al medio ambiente; al impacto ambiental y a la preservación de la naturaleza, que es el conjunto de políticas, planes, programas, normas y acciones destinadas a asegurar las condiciones que hacen posible la evolución y el desarrollo de las especies y de los ecosistemas del país. Esta ley también sanciona a quienes no cumplan esta normativa.

Como les indicaba, nuestro proyecto, en las especificaciones técnicas ambientales, siempre indicó que no se debía cortar más allá de lo que fuera estrictamente necesario para dar seguridad y mejorar la visibilidad.

Eso también está avalado por lo que nuestra Constitución de la República establece en su artículo 19, cuando asegura para todas las personas “el derecho a vivir en un medio ambiente libre de contaminación y es deber del Estado

velar que este derecho no sea afectado y tutelar la preservación de la naturaleza.”.

Nosotros, debido a los problemas que tuvimos con la Dirección de Vialidad, y en una de las respuestas que más adelante les comentaré, solicitamos al Ministerio del Medio Ambiente que nos aclarara si eliminar plantas y árboles para controlar la presencia de polvo en los caminos era necesario o era lo correcto, a lo cual nos respondió que, ambientalmente, los árboles son elementos importantísimos para la purificación del aire -que está directamente relacionado con lo que dice la Constitución Política- y que para reducir el polvo que se produce en los caminos sin pavimentación se debe evitar con el control de velocidad de los vehículos y con la mantención de humedad del camino por medio de camiones aljibe, etcétera.

¿Qué beneficios entregan los árboles? Les cuento que para suplir la demanda de oxígeno de una persona al día se requieren 22 árboles. Un árbol es capaz de absorber diariamente la contaminación generada por 100 autos.

La vegetación ayuda a la estabilidad de los suelos, como lo indica el Manual de Carreteras de la Dirección de Vialidad, Volumen N° 7, Mantenimiento Vial.

¿Por qué hago toda esta mención? Porque esto era lo que nos pedía el proyecto en sí, pero qué nos pidieron los fiscalizadores, los inspectores fiscales. Como pueden ver en la presentación, está el documento con las instrucciones de los inspectores fiscales -extractos de las instrucciones, porque los libros de obras o las copias de los libros los tienen con los documentos que hicimos llegar a la comisión-, dice claramente: El roce queda definido de cerco a cerco. ¿Qué quiere decir eso? Que debíamos eliminar todo a ras, de cerco a cerco. O sea, si del borde del camino al cerco había 20 metros, en esos 20 metros debíamos eliminar toda la vegetación, árboles y plantas sin discriminar. Como dice el libro de obra, no discriminaron ninguna especie.

Por ello hicimos varias presentaciones al respecto -que más adelante comentaré-, pero nunca se nos consideró. Incluso nos dijeron que los inspectores fiscales tenían la facultad de decidir casi todo lo que quisieran hacer en el contrato.

Además nos exigieron balizado cada 20 centímetros y el proyecto decía cada 100 metros, a pesar de que, como pueden ver en la parte final de la instrucción, dice: roce a ras. Ahora, en las mismas especificaciones técnicas, el mismo Manual de Carreteras de la Dirección de Vialidad, da un rango de 20 centímetros de altura de la vegetación, debido a que este roce se debe mantener hasta el final del contrato.

Si la instrucción era mantenerlo a ras, nunca íbamos a poder cumplir con los distintos caminos.

Acá pueden ver la imagen del otro contrato -como les mostré, son dos contratos, pero en los dos exigieron lo mismo-, donde también se señala que el roce debe ser de cerco a cerco. En este caso, en ningún punto se cumplió con dar o buscar dar seguridad vial para evitar el deterioro de la vegetación, árboles y plantas, lo que se hizo fue solicitar eliminar todo a ras, especies nativas y de cualquier otra.

En la foto se puede apreciar que en uno de los caminos - porque los contratos incluían varios- la vegetación genera riesgos al usuario, por lo que se debía realizar un raleo para dar la seguridad que indica el proyecto. Pero, como pueden ver, tuvimos que hacer fácilmente ocho metros de ancho y eliminar muchísimos árboles que en nuestra evaluación, como contratistas, nunca consideramos, ya que eliminar tanto árbol es demasiado trabajo debido al volumen que esto conlleva, sin hablar del daño medioambiental que se produce.

En esta otra imagen pueden ver que hay una persona trabajando en altura, porque como la instrucción es de cerco a cerco, teníamos que llegar a alturas impensadas. Como pueden apreciar, tuvimos que contratar un camión forestal, porque ya no era un trabajo solo de roce ni de eliminación de vegetación, sino de arrasarlo con todo. Era casi una deforestación, aun cuando el proyecto decía que solo debía ser un relevo selectivo de lo que generara riesgo, pero acá no se hizo ninguna selección, fue de cerco a cerco a ras, sin selección.

Entonces, no entendíamos cuál era la idea de que hubiera un

inspector fiscal si la instrucción era eliminar todo. Hubiese sido más fácil que nos hubieran dicho eliminen todo y lo vemos al final del contrato. Por algo el proyecto indicaba que el inspector fiscal debía definir y evaluar qué iba a cortar.

Todo eso nos llamó mucho la atención, porque en Chile había campañas que impulsaban la arborización como, por ejemplo, “Un chileno, un árbol”. Sin embargo, en ese sector nos tocó eliminar todo, la especificación decía: “hay que eliminar la vegetación en los cortes y si no lo hacemos en esos sectores, no nos recibían los tramos y no nos pagaban.” Eliminamos árboles, plantas y si el cerco estaba arriba, igual teníamos que llegar, y así sucesivamente en distintos caminos.

En la imagen pueden ver un camión forestal al borde del camino –que está acá- y para llegar a ese lugar tuvimos que avanzar 16 metros de ancho y eliminar árboles y plantas. Siempre nos decían lo mismo: “hasta los cercos, si no hay cercos, 10 metros.” Como dije, el proyecto indicaba seguridad vial, pero para ellos era de cerco a cerco.

Al respecto, hicimos varias presentaciones a la jefa de Contratos de la Dirección de Vialidad Biobío. Tuvimos reuniones con ella y su equipo; pero, en los contratos, los mismos profesionales que teníamos a cargo de las obras, indicaron a los inspectores fiscales que eso estaba atentando contra el medioambiente y superando con creces lo que el proyecto indicaba o buscaba. Sin embargo, las respuestas que siempre nos dieron era que el inspector fiscal es quien define y si define eso, lo debíamos hacer.

Así estuvimos varios meses tratando de avanzar, de cumplir con los contratos, y cada vez se nos hacía más difícil y complejo, por lo que al final, cuando vimos que no íbamos a terminar nunca y que esto era un abuso más que lograr realizar un contrato o buscar dar seguridad vial, como decía el proyecto, seguimos otras instancias que más adelante les comentaré.

Ahora, si sabían que estaban generando ese daño, ¿por qué lo hacían? ¿Por qué no se detuvieron? ¿Por qué no pararon la obra? Y la respuesta es simple, porque existe el Reglamento para Contratos de Obras Públicas que nos rige, que en su artículo 111 indica claramente que el contratista deberá someterse a las órdenes del inspector fiscal y el incumplimiento de cada orden será sancionado con una multa diaria aplicada administrativamente, durante el lapso en el cual no sea acatada. Es más, el mismo reglamento, en el artículo 151, indica que la dirección –cualquier dirección del Ministerio de Obras Públicas- podrá poner término administrativamente y en forma anticipada a uno o más contratos. En su letra f) señala que si el contratista no acatare las órdenes e instrucciones que se le den de acuerdo con lo dispuesto en los artículos 103, 104, 105, 117 y 143, nos pueden liquidar. Es decir, estábamos obligados a cumplir con las indicaciones del inspector fiscal.

Con base en eso y a todo lo sucedido, dado que los contratos no los podríamos terminar o que eran un cuento de nunca acabar, solicitamos una reunión al secretario regional ministerial de Obras Públicas el 14 de agosto de 2019. Estamos hablando de que los contratos partieron a fines de 2018 y el 14 de agosto de 2019 fue cuando comenzamos a ver que los trabajos extras no serían pagados, que la respuesta siempre era la misma y que nadie nos quería escribir.

Otra cosa, cuando hicimos la presentación sobre seguridad vial, nos dijeron que el inspector define. Eso fue cuando dijimos esto “no da para más” y presentamos una carta al director Regional de Vialidad de Biobío y al Seremi de Obras Públicas de Biobío para que se tomara conocimiento de lo que pasaba y para que el director de Vialidad nos respondiera por qué no consideraban las distintas indicaciones del proyecto.

Incluso, cuando nos reunimos con el seremi, le indicamos que teníamos una reunión fijada para el 31 de agosto en Santiago con el director nacional de Vialidad para presentar la misma queja, a lo cual me respondió que tratarían de solucionar el tema lo antes posible para que nuestro viaje a Santiago no fuese oficioso. Eso nunca sucedió, y el 31 de agosto viajamos a Santiago para presentar la situación al seremi, en el fondo, para decirle todo lo que estaba pasando con los contratos.

El 5 de septiembre nos respondió la Dirección de Vialidad Biobío, a través del oficio ordinario N° 1.928 –ustedes lo tienen en el informe que les

hicimos llegar-, donde el director regional respalda la decisión del inspector fiscal, ya que es quien tiene la facultad para decidir qué se corta o no.

En este caso, él respalda que se haya eliminado toda esa cantidad de árboles, toda esa cantidad de especies nativas, sin haber hecho ninguna selección.

El 31 de agosto, fuimos a una reunión con el director nacional de Vialidad, sin embargo, en realidad nunca nos pudimos reunir presencialmente con él, sino que siempre fue con una persona designada por él para que se reuniera con nosotros, y a quien planteamos exactamente lo mismo: que no se estaban cumpliendo las especificaciones técnicas, que los trabajos eran muy por sobre lo que decía el proyecto. El 31 de agosto de 2019, le presentamos la misma carta que presentamos al director regional de Vialidad. En este caso, para que el director nacional de Vialidad nos aclarara qué sucedía y por qué no se estaba con lo que decía el proyecto, sino que se estaba arrasando con toda la vegetación. Pasaron muchos meses -hablamos de nueve meses- en los que el director nacional de Vialidad definitivamente no respondió. No respondía. Le seguimos enviando cartas en noviembre y diciembre -recuerdo- y no respondía. No nos llegaban respuestas.

Después de nueve meses, recién el 4 de mayo de 2020, nuestro contrato, que era el de Mulchén, estaba liquidado. A nosotros nos liquidan el contrato de Mulchén porque nos negamos a seguir eliminando toda la vegetación porque no podíamos seguir cortando árboles. Le hicimos la presentación al inspector fiscal en donde le dijimos: en este tramo cumplimos con la especificación, estamos dando la seguridad vial. Hay fotos, hay correos que también se los adjuntamos en el informe. Y el inspector fiscal dijo: no, porque es de cerco a cerco y no, no, no y no. Entonces, como empresa decidimos no seguir avanzando. Le di carta de aviso a toda la gente que trabajaba con nosotros. Paralicé porque no podía seguir en esas condiciones. El trabajo era tanto, que me estaban empezando a cobrar las multas, que al final decidimos paralizar, aun cuando el director nacional de Vialidad no respondía. Aun así, en diciembre, nos liquidan el contrato de Mulchén y nos cobran las boletas de garantía, no dando la posibilidad de aplazar las boletas y no conociendo la respuesta del director nacional de Vialidad. O sea, aquí, no importaba nada, solo liquidar el contrato por abandono de obra.

Como les decía, el director, nueve meses después, no cumpliendo la ley N° 19.880 que establece plazos para que ellos puedan responder; no cumpliendo eso, recién el 4 de mayo de 2020 -el oficio data de esa fecha-, pero nosotros recibimos en nuestras manos el 18 de mayo de 2020 el oficio de su respuesta. ¿Por qué? Porque la pedimos por Transparencia. Ni siquiera nos habían remitido la respuesta a nuestra carta, sino que tuvimos que pelearla -por así decirlo- por Transparencia y ahí nos envían las dos respuestas de los dos contratos, oficios de Vialidad N° 4202 y el N° 4203, en los cuales respalda -ya no lo podíamos creer- la decisión del inspector fiscal de arrasarse con la vegetación. Dice que está bien que se haya eliminado todo. O sea, va en esa línea en los dos contratos.

Aun así, viendo que esto no lo podíamos creer, amparado en el reglamento de contratista, en el artículo 189, dice: "Los recursos que hicieren valer los proponentes o el contratista respecto de los actos administrativos dictados por la Dirección durante la licitación o vigencia del contrato de obra pública, se someterán a las disposiciones contenidas en el Capítulo IV de la Ley 19.880 de Bases de Procedimientos Administrativos." ¿Qué dice el capítulo IV de la ley N° 19.880? El artículo 53 dice: "La autoridad administrativa podrá, de oficio o a petición de parte, invalidar los actos contrarios a derecho,(...).".

Avalados en el capítulo IV de la ley N° 19.880, presentamos un recurso de reposición y jerárquico, amparados en el artículo 59 de la ley N° 19.880, que señala: "El recurso de reposición se interpondrá dentro del plazo de cinco días ante el mismo órgano que dictó el acto que se impugna; en subsidio, podrá interponerse el recurso jerárquico." Nosotros interpusimos en subsidio el recurso jerárquico, y, como les comentaba, el 18 de mayo de 2020 recibimos la respuesta del director nacional de Vialidad, y nosotros el 20 de mayo de 2020 ingresamos un recurso de reposición y jerárquico, amparado en ese artículo 59 de la ley N° 19.880, al director nacional de Vialidad.

Nuevamente, pasaron unos meses hasta que, recién el 10 de

septiembre de 2020, el director nacional de Vialidad rechaza el recurso de reposición y se niega a responder en ese mismo documento, tampoco a una serie de preguntas y, además de que reconsiderara la respuesta anterior de él, que nos aclarara por qué no había considerado distintos aspectos en las especificaciones técnicas, situación que no quiso responder -por algo nos rechazó el oficio- y lo eleva a su superior jerárquico que en este caso era la directora general de Obras Públicas.

Dentro del rechazo dice que es improcedente nuestro recurso, y da varias explicaciones. Creo que en algún punto cita que las preguntas deberíamos haberlas hecho en el periodo licitatorio. ¡Era imposible! Cómo íbamos a presentar preguntas en el período de licitación si ni siquiera sabíamos qué nos iba a pedir el inspector fiscal. O sea, lo que nos decía en la respuesta era bien irrisorio.

El 21 de octubre de 2020, como sabíamos que se había elevado a su superior jerárquico el recurso que habíamos presentado -el 10 de septiembre-, le enviamos una carta a la directora general de Obras Públicas pidiéndole respuesta a nuestro recurso jerárquico, carta que hasta la fecha no ha tenido respuesta y, además, le hacemos menciones a cosas medioambientales para que considerara en su análisis, textos medioambientales importantes. No tuvimos respuesta.

El 20 de noviembre de 2020, volvemos a enviar una carta a la directora general de Obras Públicas pidiendo respuesta al recurso jerárquico. Sin respuesta. Y ahí también le hacíamos hincapié a lo que indicaba el proyecto en el tema medioambiental.

El 9 de diciembre enviamos una carta al ministro de Obras Públicas, para denunciar toda esta situación y que ya íbamos a cumplir dos años. Esa misma carta, en nuestra desesperación, la enviamos a todos los diputados de la Región del Biobío, contando exactamente lo que estaba pasando en nuestro contrato, que no nos habían pagado, que nos tenían pagos retenidos, que había casi un atentado medioambiental. Ninguno de los diputados del Biobío, excepto uno, don José Pérez Arriagada, envió un oficio al ministro preguntando qué pasaba con esta situación y pidió como una respuesta -creo que decía el oficio que también se lo adjuntamos a ustedes-. Tampoco le respondieron al señor diputado. Esta carta al señor ministro es del 9 de diciembre de 2020. A la fecha, al día de hoy, no tengo respuesta a esa carta y revisé en la Cámara y tampoco le han respondido al señor diputado.

Recién el 30 de marzo de 2021, debido a que no recibimos respuesta de la Dirección General de Obras Públicas, la solicitamos por Transparencia. Recién ahí nos llegó qué es lo que respondía la Dirección General de Obras Públicas y solo respondió de un solo contrato -en realidad para los dos era lo mismo- diciéndonos lo que les comentaba anteriormente: que era improcedente nuestra presentación, que no correspondía, que en el periodo licitatorio había que haber hecho las consultas y que rechazaba responder.

Finalmente, nadie terminó aclarando y terminó rechazado. Estamos hablando del 30 de marzo de 2021. Bueno, tengo que ser supertransparente, ellos me remitieron el oficio de la respuesta de la Dirección General de Obras Públicas enviado a Santa Bárbara, no recuerdo la fecha, y no tuvimos antecedentes hasta que nos enviaron el oficio y que estuvo en Correos de Chile, pudo haber sido por la pandemia o por cualquier cosa, pero nunca tuvimos ese documento en la mano, razón por la cual lo pedimos por Transparencia, y nos vinimos a enterar recién el 30 de marzo de 2021.

Obviamente, esta respuesta no nos parecía porque no se estaba dando cumplimiento a lo que nosotros queríamos saber, y era que aclararan en qué se justificaba la eliminación de toda esa vegetación y de esas plantas, árboles en realidad. Nunca tuvimos la respuesta, así es que recién el 2 de abril de este año -íbamos a cumplir dos años-, elevamos el reclamo a Contraloría para que se hiciera presente y mediara en esto, y así ver si era improcedente lo que nosotros estábamos diciendo o que la Dirección de Vialidad tenía toda la razón y se justificaba, aunque el proyecto -como mostramos anteriormente- indicaba claramente que se debía talar o eliminar la vegetación que generara riesgo para transitar y afectara la visibilidad.

El 2 de abril -como señalé- se hizo la presentación a la Contraloría General de la República, la cual, para sorpresa nuestra, otorgó 10 días

para que el director nacional de Vialidad y la directora general (S) de Obras Públicas se pronunciaran y enviaran los informes. Ellos pidieron una extensión de plazo, por temas relacionados con la pandemia, ante lo cual la Contraloría accedió y les dio 5 días más. Pasaron esos 5 días y el órgano contralor tuvo que volver a pedir las respuestas, porque no las remitieron. Finalmente, en junio, la Dirección Nacional de Vialidad aún no había respondido el último oficio a la Contraloría. Creo que también lo adjuntamos en el informe.

Cabe reiterar que las reclamaciones partieron en agosto de 2019, cuando aún no había pandemia ni estallido social; sin embargo, esto se ha dilatado hasta hoy.

Actualmente, en el proyecto de Santa Juana hay pagos retenidos. Hubo trabajos que se aprobaron e hicieron, pero no nos quisieron pagar, porque nos negamos a firmar una modificación de obras que era arbitraria. El inspector fiscal cambió los tramos arbitrariamente, porque estimó que los que correspondía hacer eran muy fáciles y nos dio unos tramos más difíciles. Como la instrucción, por libro, era hacer más kilómetros en ese camino, tuvimos que hacerlos. Sin embargo, cuando terminó el contrato, nos dijeron que debíamos firmar la modificación, pero no accedimos a esa petición, porque eso nos significaba renunciar a las indemnizaciones. Insisto, esos tramos eran fáciles, pero ellos decidieron cambiarlos arbitrariamente porque sí nomás, porque estimaron que era muy fácil y que no había mucho que hacer. Hubo otros sectores respecto de los que no nos dijeron cuáles eran los tramos que había que hacer.

El señor **CELIS**, don Ricardo (Presidente).- Señor Molina, ¿le queda mucho para concluir su presentación?

El señor **MOLINA** (gerente general de Constructora Santa Bárbara) [vía telemática]. No, señor Presidente, estoy terminando.

El señor **CELIS**, don Ricardo (Presidente).- Puede continuar, entonces.

El señor **MOLINA** (gerente general de Constructora Santa Bárbara) [vía telemática].- Para ir terminando mi intervención, en el contrato de Santa Juana hubo tramos que nunca se definieron. Tuvimos gente esperando esos tramos hasta el final, como indica la carta o los documentos que enviamos, hasta que nos dijeron que el contrato se daba por terminado. Estuvimos cerca de dos meses esperando que se definieran los tramos. No hay registro de esas entregas. Sí hay un registro de la entrega de terreno, que es algo totalmente distinto, pues significa entregar todo el contrato, pero la especificación técnica establecía que ellos debían definir los tramos. Esto ya lleva cerca de dos años -en agosto se cumplirán dos años-, pero a la fecha no hemos tenido ninguna solución. Seguimos sin respuesta y, a consecuencia de la pandemia, esto ha sido bastante complicado.

Eso es cuanto puedo informar, señor Presidente.

El señor **CELIS**, don Ricardo (Presidente).- Muchas gracias.

Ofrezco la palabra.

Ofrezco la palabra.

Hay dos puntos que, a mi juicio, debiésemos abordar como comisión especial investigadora, la cual no tiene más facultades que fiscalizar los actos del Ejecutivo.

En primer lugar, propongo oficiar al señor ministro para que, cuando asista a una sesión de la comisión, se refiera a lo que nos ha manifestado el señor Sergio Molina en su presentación. Del mismo modo, le solicitaremos que aluda a lo que nos ha señalado el diputado Mario Venegas.

¿Habría acuerdo?

Acordado.

En segundo lugar, como el diputado Miguel Mellado y quien preside esta comisión pertenecemos a la Comisión de Medio Ambiente y Recursos Naturales, advierto claramente que estamos frente a una colisión importante entre la acción de los fiscalizadores y el cuidado medioambiental. En ese sentido, sería prudente solicitar un pronunciamiento a los ministerios del Medio Ambiente y de Obras Públicas, en relación con lo señalado respecto del despeje o lo que se entiende por limpieza de caminos, en lo cual –como se ha indicado- pareciera haber una colisión entre el cuidado medioambiental y la instrucción relacionada con los

contratos que tienen que ver con la limpieza de caminos respecto de arboledas y arbustos.

El señor **GARCÍA** (don René Manuel) [vía telemática].- Señor Presidente, ¿me permite una interrupción?

El señor **CELIS**, don Ricardo (Presidente).- Tiene la palabra, señor diputado.

El señor **GARCÍA** (don René Manuel) [vía telemática].- A lo mejor, sería prudente pedirle un informe a la Conaf respecto de si hay que pedir permiso o no y cuáles son los árboles que autoriza que se boten y cuáles no, porque eso también está normado.

El señor **CELIS**, don Ricardo (Presidente).- ¿Habría acuerdo para oficiar a los tres organismos señalados?

Acordado.

Ofrezco la palabra para hacer algún comentario, intervención u otro alcance.

Ofrezco la palabra.

Señor Molina, solicitaremos un pronunciamiento por parte de los ministros de las carteras señaladas y del órgano competente respecto de lo que usted ha dado a conocer, lo cual es de sumo interés particularmente en relación con el los contratos que usted tiene y respecto de otros que estén bajo las mismas circunstancias en cuanto al cuidado medioambiental.

El señor **MOLINA**, don Sergio (gerente general de la Constructora Santa Bárbara, de la Región del Biobío) [vía telemática].- Muy bien, señor Presidente.

Muchas gracias por la invitación.

El señor **CELIS**, don Ricardo (Presidente).- Por haber cumplido con su objeto, se levanta la sesión.

-Se levantó la sesión a las 18:25 horas.

CLAUDIO GUZMÁN AHUMADA,
Redactor

Jefe (S) Taquígrafos de Comisiones.