

ESPECIAL INVESTIGADORA DE EVENTUALES IRREGULARIDADES EN QUE HABRÍAN INCURRIDO DIVERSOS SERVICIOS DEPENDIENTES DEL MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS, RESPECTO DE LA FISCALIZACIÓN, CUMPLIMIENTO Y EJECUCIÓN DE CONTRATOS ADJUDICADOS, PAGO ANTICIPADO DE OBRAS, TÉRMINO ANTICIPADO DE CONTRATOS, CUMPLIMIENTO U OBSERVACIÓN DE REQUISITOS LEGALES EN PROCEDIMIENTOS DE LICITACIÓN DE OBRAS PÚBLICAS, CELEBRACIÓN DE TRATOS DIRECTOS, Y CUALQUIER OTRA DECISIÓN ADMINISTRATIVA, ENTRE LOS AÑOS 2008 Y 2019, EN LA REGIÓN DE LA ARAUCANÍA.

CEI N° 46

HONORABLE CÁMARA

La Comisión Especial Investigadora en cumplimiento del mandato otorgado pasa a informar sobre la materia del epígrafe.

I. ACUERDO DE LA H. CÁMARA DE DIPUTADOS.

a) Competencia.

La Cámara de Diputados, en sesión de fecha 24 de marzo de 2021 y en virtud de lo dispuesto en los artículos 52, N° 1, letra c), de la Constitución Política de la República; 53 de la ley orgánica constitucional del Congreso Nacional y 313 y siguientes del Reglamento de la Corporación, ha prestado su aprobación a la solicitud de 71 señoras diputadas y señores diputados para crear una Comisión Especial Investigadora de las eventuales irregularidades en que habrían incurrido diversos servicios dependientes del Ministerio de Obras Públicas, respecto de la fiscalización, cumplimiento y ejecución de contratos adjudicados, pago anticipado de obras, término anticipado de contratos, cumplimiento u observación de requisitos legales en procedimientos de licitación de obras públicas, celebración de tratos directos, y cualquier otra decisión administrativa, entre los años 2008 y 2019, en la región de la Araucanía.

b) Plazo.

La Comisión Investigadora deberá rendir su informe en un plazo no superior a noventa días y para el desempeño de su mandato podrá constituirse en cualquier lugar del territorio nacional.

Se hace presente que con fecha 6 de julio de 2021, por oficio N° 16.747, el señor Secretario General de la Cámara de Diputados informó que se accedió a la solicitud de la Comisión en orden a prorrogar su mandato por 30 días a contar del 13 de julio del año en curso.

c) Integración.

La Comisión quedó integrada con los siguientes diputados y diputadas:

Juan Antonio Coloma Álamos.
René Manuel García García
Raúl Leiva Carvajal
Miguel Mellado Suazo
Claudia Mix Jiménez.
Ximena Ossandón Irrázabal.



Firmado electrónicamente

<https://extranet.camara.cl/verificardoc>

Código de verificación: D864D6D8D9E618B5

René Saffirio Espinoza
 Gustavo Sanhueza Dueñas
 Alejandra Sepúlveda Orbenes
 Leonardo Soto Ferrada.
 Raúl Soto Mardones
 Osvaldo Urrutia Soto.
 Daniel Verdessi Belemmi.

Posteriormente, por oficios números 16.426 de 31 de marzo de 2021 y 16.699 de 23 de junio del mismo año, se informó del reemplazo del señor Raúl Soto Ferrada por el señor Ricardo Celis Araya, y del señor Gustavo Sanhueza Dueñas por el señor Juan Masferrer Vidal, respectivamente. Asimismo, por oficio número 16.795, de fecha 27 de julio de 2021, se comunicó el reemplazo de la diputada Alejandra Sepúlveda Orbenes por el diputado Esteban Velásquez Núñez.

La Secretaría de la Comisión estuvo integrada por la Abogada Secretaria señora María Teresa Calderón Rojas, la Abogada señora María Soledad Moreno López, y la Secretaria Ejecutiva señora Erica Sanhueza Escalona. Asimismo, participó durante las primeras sesiones el Abogado señor Ignacio Vásquez Mella.

d) Constitución de la Comisión.

La Comisión tomó conocimiento del mandato con fecha 14 de abril de 2021, y acordó, por unanimidad, elegir como su Presidente al diputado Ricardo Celis Araya y entre esa fecha y el 1 de septiembre de 2021, se realizaron 13 sesiones ordinarias y especiales en las cuales se invitó o citó a representantes de distintos organismos para que se refieran a los temas de competencia de esta Comisión Investigadora.

Respecto de las Conclusiones y Propuestas se inició el análisis de las mismas en la sesión 30 de agosto y se aprobaron, por la unanimidad de los presentes, en sesión del 1 de septiembre de 2021.

Participaron, en la votación la diputada Ximena Ossandón y los diputados René Manuel García, Miguel Mellado, René Saffirio, Osvaldo Urrutia, Daniel Verdessi y Ricardo Celis, Presidente.

II. ANTECEDENTES GENERALES.

a) Solicitud de Comisión Investigadora.

La solicitud ingresada por los parlamentarios y parlamentarias, fundamenta la petición de aprobar la creación de una Comisión especial investigadora en los siguientes considerandos.

1.- Los hechos que motivan esta CEI se basan en la investigación iniciada por la Contraloría General de la República y la Fiscalía de Alta Complejidad de la Araucanía, en orden a determinar si se cometieron irregularidades administrativas y los delitos de cohecho, malversación de caudales públicos, negociación incompatible, fraude al fisco y tráfico de influencia de cohecho y tráfico de influencias en el Ministerio de Obras Públicas de la Araucanía.

2.- Según consta en diversos medios de comunicación, el día 29 de agosto del año pasado, el diputado y ex Intendente de la región de la Araucanía Sr. Andrés Molina, realizó una presentación en la sede de la Contraloría en La Araucanía, denunciando eventuales irregularidades cometidas por el Ministerio de Obras Públicas en la región. Por lo anterior, la Contraloría inició una

investigación especial en la Dirección de Vialidad de La Araucanía, en curso, con el fin de abordar una serie de denuncias de eventuales faltas administrativas en la Dirección Regional de Vialidad -dependiente del MOP-, como el pago atrasado de contratos y una serie de problemas que atentarían contra la ejecución presupuestaria de La Araucanía.

La denuncia vincula al ex diputado Gustavo Hasbún quien habría solicitado sumas de dinero al empresario Bruno Fulgeri (Sociedad de Servicios Generales y Construcción Ltda.) para interceder por él, para que el Ministerio de Obras Públicas le pagara anticipos por los avances de los trabajos que tenía a cargo en la región.

En tanto, el 25 de octubre, el contratista y consultor Bruno Fulgeri hizo lo propio e ingresó una presentación a la Contraloría con antecedentes sobre eventuales irregularidades en la Dirección de Vialidad.

Las irregularidades que investiga la Contraloría corresponden al contrato de "Conservación de camino básico Chucauco-Schleyer Vida Nueva, en la comuna de Villarrica". La obra consiste en la pavimentación básica de un camino de 7.535 metros en Villarrica e inició su construcción en junio del 2018. Se encuentran en proceso de elaboración del pre-informe, documento preliminar de carácter reservado, y que será remitido al servicio para que éste responda a las observaciones de la fiscalización.

3.- El 7 de octubre pasado, el entonces intendente Jorge Atton realizó una denuncia ante la Fiscalía de Alta Complejidad de La Araucanía, lo que derivó en la apertura de una investigación por los delitos de cohecho, malversación de caudales públicos, negociación incompatible, fraude al fisco y tráfico de influencias. De acuerdo con datos de la Fiscalía de Alta Complejidad de La Araucanía, la denuncia establece que el ex diputado Gustavo Hasbún le habría ofrecido al empresario Bruno Fulgeri solucionar sus inconvenientes con el MOP, intermediando ante el entonces subsecretario del MOP y actual ministro de economía, señor Lucas Palacios. La investigación aún se encuentra en etapa preliminar y los antecedentes son analizados por la BRIDEF Metropolitana.

4.- Ese caso, no es el único que complica al MOP. En La Araucanía hay otras 12 causas, la más antigua de 2017, donde se investigan presuntos delitos administrativos vinculados a la cartera de obras públicas, remitidas tanto por Contraloría como por particulares. Respecto de una de ellas, el Juzgado de Garantía de Temuco ya dictó una sentencia, condenando por fraude al fisco a Raúl Pinto Fuentes y a Carla Sierra Beltrán (ambos funcionarios públicos), a tres años y un día de libertad vigilada y al pago del 10% del perjuicio causado. En otra de las causas, se indaga a un grupo de personas que, supuestamente liderados por un ex fiscal del MOP, Cristián Ríos, cobraban por acelerar o entrapar trámites. A través de dos intermediarios, que también están formalizados, recibían las coimas.

Por otra parte, la región ha debido conocer y sufrir las consecuencias por la falta de ejecución de obras licitadas por el MOP, como es el caso de las obras abandonadas tras la quiebra de la empresa CIAL y la tardanza de casi un año en la relicitación de obras tales como en Rucapangue en Temuco, Ruta Tirúa en Carahue o el camino al Volcán Villarrica- Pucón. Del mismo modo, en la actualidad, trabajadores denuncian a la empresa constructora Carlos García Gross, por sueldos impagos e incumplir compromisos laborales luego de que las faenas de mejoramiento de la ruta S70 Pocoyan- Puente Peule, que estaban siendo ejecutadas por la empresa, en la comuna de Tolten, fueran paralizadas en noviembre del año pasado debido a problemas económicos.

En este marco, según dichos en el periódico El Mercurio, el diputado Molina señaló que muchos contratistas de la zona "se quejan de que aquí se frenan los anticipos para efectos de poder cobrar estas coimas", similar situación que enfrentó el contratista Fulgeri.

Por su parte, el actual intendente de La Araucanía, señor Víctor Manoli, ha asegurado que desde que asumió en diciembre de 2019 ha estado "pidiendo informes siempre a la Dirección de Vialidad del MOP a través del seremi, y están investigando cualquier hecho de corrupción que se puede producir, y garantizo que cualquier hecho de esta naturaleza va a ser sancionado ya que han existido, además, denuncias en la zona que involucrarían a otros servicios público."

5.- Además, dentro de los antecedentes conocidos a través de declaraciones vertidas en prensa por los involucrados, se podría presumir que existió demora en la denuncia de los hechos.

De acuerdo con lo informado por el empresario Fulgeri, tanto el ex subsecretario Palacios y las autoridades de Gobierno (Fulgeri reveló que también planteó su denuncia al ministro Alfredo Moreno y que conversó telefónicamente con el entonces titular del Interior, Andrés Chadwick) no habrían tomado medidas oportunamente realizando las denuncias pertinentes, tomando en cuenta la obligación de los funcionarios públicos de denunciar hechos de este tipo a 24 horas de conocerlos.

Una de las razones podría ser el estallido social del 18 de octubre de 2019, que cambió prioridades del Estado. No obstante, Fulgeri y el diputado Molina entregaron el 29 de agosto del año pasado los antecedentes a la Contraloría, casi dos meses antes del estallido. En el mismo mes, el MOP tomó conocimiento, mientras que el entonces intendente de La Araucanía, Jorge Atton, presentó, el 7 de octubre de 2019, una denuncia por presunto cohecho y tráfico de influencias.

Luego la Contraloría intervino a fines de octubre la dirección regional de Vialidad de La Araucanía.

III. RELACIÓN DEL TRABAJO DESARROLLADO POR LA COMISIÓN EN EL CUMPLIMIENTO DE SU COMETIDO.

a) Oficios despachados.

En cumplimiento de los acuerdos de la Comisión, se despacharon los siguientes oficios, con indicación de si se ha recibido respuesta:

Fecha	Oficio	Destino	Referencia	Respuesta
14 abril 2021	1/2021	Cámara de Diputados	Informa que procedió a constituirse y a elegir como presidente al señor diputado Celis, don Ricardo.	(No requiere respuesta)
19 abril 2021	2/2021	Al Jefe de la Redacción.	Solicita taquígrafos.	(No requiere respuesta)
	3/2021	Al Contralor General de la República.	Oficio Invitación.	(No requiere respuesta)
19 abril 2021	4/2021	Al señor Bruno Fulgieri.	Oficio Invitación.	(No requiere respuesta)

19 abril 2021	5/2021	Al Contralor General de la República.	Solicita informar sobre las denuncias, estados de tramitación e informes, de las acusaciones recibidas por delitos administrativos sobre supuesta comisión de delitos.	Respuesta recibida el 24 de mayo y 19 de julio de 2021.
21 abril 2021	6/2021	Al Fiscal Nacional del Ministerio Público, don Jorge Abbott.	Solicita informar sobre todas las causas y su estado de tramitación.	Respuesta recibida el 03/05/2021
21 abril 2021	7/2021	Al Seremi de Obras Públicas, Región de la Araucanía.	Solicita información.	Respuestas recibidas el 3 y el 25 de mayo de 2021.
27 Abr 2021	8/2021	Al Ministro de Obras Públicas, don Alfredo Moreno.	Solicita información.	Respuesta recibida el 30/08/2021
27 Abr 2021	9/2021	Al seremi de Obras Públicas de la Araucanía, don Henry Leal.	Oficio Invitación.	(No requiere respuesta)
28 Abr 2021	10/2021	Al ex Intendente de la Araucanía, don Jorge Atton.	Oficio Invitación.	(No requiere respuesta)
28 Abr 2021	10/2021	Al ex Intendente de la Araucanía, don Jorge Atton.	Oficio Invitación.	(No requiere respuesta)
28 Abr 2021	11/2021	Al Intendente de la Araucanía.	Solicita informe sobre todas las solicitudes de Ley de Lobby.	Sin Respuesta
28 Abr 2021	12/2021	Al Director del Servicio Nacional Electoral.	Solicita remita todos los antecedentes sobre los aportes declarados para campañas políticas.	Sin Respuesta
28 Abr 2021	13/2021	Al Contralor General de la República.	Solicita informa sobre el estado actual del informe solicitado por un diputado.	
28 Abr 2021	14/2021	Al Contralor General de la República.	Oficio Invitación.	(No requiere respuesta)
17 May 2021	15/2021	Al Contralor General de la República.	Oficio Invitación.	(No requiere respuesta)

25 May 2021	16/2021	Al Director Nacional de Vialidad del Ministerio de Obras Públicas, don Jaime Retamal.	Oficio Invitación.	(No requiere respuesta)
25 May 2021	17/2021	Al ex Director Regional de Vialidad de la Araucanía, don Rodrigo Toledo.	Oficio Invitación.	(No requiere respuesta)
02 Jun 2021	18/2021	Al ex Director Regional de Vialidad de la Araucanía, don Rodrigo Toledo.	Oficio Invitación.	(No requiere respuesta)
02 Jun 2021	19/2021	Al Director Nacional de Vialidad del Ministerio de Obras Públicas, don Jaime Retamal.	Solicita informar y detallar sobre todos los llamados a licitación pública que se realizaron, en los últimos seis años en la Región de La Araucanía.	Respuesta recibida el 18/07/2021
15 Jun 2021	20/2021	Al Director Nacional de Vialidad del Ministerio de Obras Públicas.	Solicita informar sobre cuáles fueron las razones que determinaron eliminar y posteriormente reincorporar al registro interno, a una de las empresas contratistas ligadas al señor Bruno Fulgeria.	Respuesta recibida el 04/07/2021
15 Jun 2021	21/2021	Al Ministro de Economía, Fomento y Turismo, don Lucas Palacios.	Oficio Invitación.	(No requiere respuesta)
15 Jun 2021	22/2021	Al Director Ejecutivo de Chile Transparente, don Alberto Precht.	Oficio Invitación.	(No requiere respuesta)
17 Jun 2021	23/2021	Al Ministro de Economía, Fomento y Turismo.	Oficio Invitación.	(No requiere respuesta)
23 Jun 2021	24/2021	Al Director de Obras Hidráulicas de La Araucanía.	Oficio Invitación.	(No requiere respuesta)

05 Jul 2021	25/2021	Al Presidente de la Cámara de Diputados	Solicita recabar el acuerdo de la Sala para prorrogar en 30 días su mandato, en atención a que este vence el día 13 de julio próximo, resultando imprescindible para la Comisión recibir las audiencias pendientes vinculadas a la materia que se investiga, solicitud que se realiza conforme con lo establecido en el artículo 53, inciso cuarto, de la ley N° 18.918, orgánica constitucional del Congreso Nacional y en el artículo 313, inciso octavo, del Reglamento de la Corporación.	Respuesta recibida el 18/07/2021
06 Jul 2021	26/2021	Al Ministro de Economía, Fomento y Turismo.	Solicita informar de la auditoría que habría ordenado instruir a mediados del año 2019 en su calidad de Subsecretario de Obras Públicas. Ministerio de Economía, Fomento y Turismo	Respuesta recibida el 18/07/2021
06 Jul 2021	27/2021	Al diputado Andrés Molina.	Oficio Invitación.	(No requiere respuesta)
07 Jul 2021	28/2021	Al Ministro de Obras Públicas, don Alfredo Moreno.	Oficio Invitación.	(No requiere respuesta)
07 Jul 2021	29/2021	Al ex diputado, don Gustavo Hasbún.	Oficio Invitación.	(No requiere respuesta)
08 Jul 2021	30/2021	Al ex Intendente de La Araucanía, don Jorge Atton.	Oficio Invitación.	(No requiere respuesta)
20 Jul 2021	31/2021	Al Gerente General de la Constructora Santa Bárbara.	Oficio Invitación.	(No requiere respuesta)
27 Jul 2021	32/2021	Al Director Nacional de Vialidad	Solicita informar sobre el número de atentados o situaciones de riesgo que han debido enfrentar los funcionarios.	Respuesta recibida el 16/08/2021

27 Jul 2021	33/2021	Delegado Presidencial Macrozona Sur, don Pablo Urquizar.	Solicita informar sobre el número de atentados o situaciones de riesgo que han debido enfrentar los funcionarios. a Varios.	Sin Respuesta
27 Jul 2021	34/2021	A la Ministra de Medio Ambiente.	Solicita informar cuáles son las directrices de esa Secretaría de Estado respecto del manejo de los trabajos de despeje y limpieza de caminos. a Ministerio del Medio Ambiente.	Sin Respuesta
27 Jul 2021	35/2021	Al Ministro de Obras Públicas, don Alfredo Moreno.	Solicita informar cuáles son las directrices de esa Secretaría de Estado respecto del manejo de los trabajos de despeje y limpieza de caminos.	Sin Respuesta
27 Jul 2021	36/2021	Al Director Nacional de la Corporación Nacional Forestal.	Solicita informar cuáles son las directrices de CONAF respecto del manejo de los trabajos de despeje y limpieza de caminos	Respuesta recibida el 30/08/2021
27 Jul 2021	37/2021	Al Ministro de Obras Públicas, don Alfredo Moreno.	Oficio Invitación.	(No requiere respuesta)
5 agosto 2021	38/2021	Al Ministro de Obras Públicas, don Alfredo Moreno.	Oficio Invitación.	(No requiere respuesta)
31 agosto 2021	39/2021	A la Ministra de Medio Ambiente.	Reitera solicitud de informar cuáles son las directrices de esa Secretaría de Estado respecto del manejo de los trabajos de despeje y limpieza de caminos.	Sin respuesta.
31 agosto 2021	40/2021	Al Ministro de Obras Públicas.	Reitera solicitud de informar cuáles son las directrices de esa Secretaría de Estado respecto del manejo de los trabajos de despeje y limpieza de caminos.	Sin respuesta.

Se hace presente que los oficios remitidos y sus respuestas, si las hubiere, constan en la página web, en el siguiente link:
https://www.camara.cl/legislacion/comisiones/oficios_enviados.aspx?prmID=2803

b) Sesiones celebradas y personas invitadas o citadas.

Se celebraron 13 sesiones, en nueve de ellas se recibieron los testimonios y aportes de las personas y representantes de organismos del Estado, y de invitados cuyas exposiciones se resumen, en el título siguiente.

IV. RESUMEN DE LAS EXPOSICIONES EFECTUADAS EN LA COMISIÓN.

1.- Sesión 3ª, celebrada en lunes 26 de abril de 2021.

El empresario de la Sociedad de Servicios Generales y Construcción Limitada, señor Bruno Fulgeri, expuso en base a una presentación¹ que dejó a disposición de la Comisión.

Manifestó que es difícil rememorar tan mala experiencia, señalando que tratará de ser bien claro y conciso en las situaciones que ocurrieron, respaldando sus dichos a través de documentos.

Se refirió a las irregularidades administrativas del MOP, que dicen relación con el contrato Chucauco Schleyer, el contrato más grande que tenían como empresa con el gobierno regional. Opinó que es súper importante destacar que este era un contrato administrado por el gobierno regional y que la unidad técnica era la dirección de vialidad.

Explicó que decidió participar en la licitación de la conservación del camino Chucauco-Schleyer-Vida Nueva -en adelante, el contrato de Chucauco-, cuyo objeto era la construcción de esa vía, por un monto de 10.288 millones de pesos.

La licitación se cerró el 20 de septiembre de 2017 y justo en ese momento se decidió que todas las licitaciones del MOP se empezaran a hacer digitales a través del portal Mercado Público.

Todas las licitaciones del MOP se hacían a través de una licitación donde cada uno debía comprar los antecedentes, y en el legajo administrativo venía el proyecto completo. Siempre se entregaba a través de un CD, donde se hacía el análisis de la propuesta y del contrato, cosa que no estaba en la licitación; nunca estuvo en la licitación. Esta obra se licitó solo con base administrativa y con cantidades estimativas de obras ejecutadas.

Producto de lo mismo, con fecha 13 de febrero, se solicitó al entonces director de Vialidad, a través de un oficio, los antecedentes del estudio topográfico para poder emplazar en el camino el proyecto y las cantidades que, efectivamente, estaban contratadas, cosa que no se nos entregó.

Después de eso, el contrato se adjudica con fecha 29 de marzo de 2018, con término legal el 23 de enero de 2019, es decir, trescientos días. Aclaró que la fecha de inicio de las obras fue al día siguiente, totalmente tramitada la resolución, el 30 de marzo de 2018. Posteriormente, los incumplimientos que el MOP hace es que el camino era imposible de ejecutar.

¿Cuáles son los principales? Sostuvo que aun cuando no existía un proyecto matriz fundamental para ejecutar la obra, de igual forma, se le hace entrega del terreno, incumpliendo el artículo 137 del Reglamento, que dice que ahí deberían haber entregado dos copias del proyecto, cosa que nunca ocurrió.

¹ <https://www.camara.cl/legislacion/comisiones/documentos.aspx?prmID=2803> (Sesión 3)

Empezó a correr el plazo de ejecución de la obra, y lo que correspondía era que yo tenía que cumplir con tener los profesionales y la gente que había ofertado para realizar esta obra, sin saber qué ejecutar, porque no existía el proyecto.

Recibió el proyecto el 4 de junio, tres meses después de iniciada la obra, y se da cuenta de que, efectivamente, lo que estaban planteando era que el proyecto estaba mal diseñado, porque las cantidades no cuadraban con las necesidades del camino. Era importante determinar esto, porque los profesionales técnicos se dieron cuenta inmediatamente que el camino no se podía ejecutar, ya que se trataba de una zona inundable y plana; además, todos los terrenos estaban más altos que el camino existente. Por lo tanto, la evacuación de las aguas lluvias era hacia el camino y el agua pasaba por arriba del camino.



En el mismo sentido, expresó que venía diseñado para realizarse 15 centímetros bajo la cota existente del camino. Eso significa que tenía que excavar y hacer un asfalto de 15 centímetros por debajo de donde pasaba naturalmente el agua, lo cual, inevitablemente, iba a hacer que el camino no durara nada. ¿Y qué iba a pasar? Que después la responsabilidad iba a ser del contratista que hizo mal el camino, porque es fácil echar la culpa al que no se da cuenta; sin embargo, se dieron cuenta e informaron y solicitaron hacer una paralización de la obra hasta que existiera un proyecto real que subsanara las necesidades, porque no se podía seguir ejecutando algo que era absolutamente inviable.

Finalmente, hizo presente, que todos se dieron cuenta y, con fecha 4 de junio, considerando que el plazo ya estaba corriendo, lo obligan a hacer un proyecto que él tenía que determinar. Ingresó un nuevo proyecto, a costa suya, producto de que estaba perdiendo mucho dinero por tener gente sin poder ejecutar la obra. Es por ello que, planteó un proyecto para aumentar la rasante del camino; es decir, levantarlo 15 centímetros y mejorar algunos puntos.

Lo ingresaron con fecha 4 de junio de 2018. Es importante mencionar que el artículo 140 del Reglamento dice que el contratista no puede hacer cambios al proyecto por disposición propia y que debe informar a la unidad técnica del MOP la solución técnica al proyecto. En esta etapa, aclaró que todos se habían dado cuenta de que el camino no se podía ejecutar como venía en el proyecto inicial, y le plantearon que tenía que hacer un nuevo proyecto, que finalmente se hace a costa de la empresa.

Mientras se tramita eso, solicitó la paralización del mismo, porque, lógicamente, hacer un nuevo camino incorporaba nuevos ítems, principalmente terraplenes, que son los iniciales. O sea, no se podía poner el asfalto si no tenía el terraplén que levantara el camino.

Señaló que realizó una solicitud de paralización y, con fecha 19 de junio, se envió al director de Vialidad diciendo que el proyecto tenía muchas fallas, por lo cual no podía ejecutarse; y él, sabiendo que el proyecto estaba malo, que no se podía ejecutar como estaba, teniendo en consideración que se había tomado la decisión con la unidad técnica de hacer un nuevo proyecto, obliga a la empresa a seguir con las obras contratadas.

Hizo alusión al oficio, datado con fecha 28 de junio de 2018, mediante el cual el señor Rodrigo Toledo Gutiérrez, responde la solicitud de paralización diciendo que en atención al documento anterior indicado, que era la solicitud de la paralización de la obras del contrato Chucaco-Schleyer-Vida Nueva, *“debido a los argumentos planteados, me permito indicar a usted que no se autoriza la paralización de la obra, dado que no se dan las condiciones establecidas en el artículo 148”*, puntualizando que lo anterior es completamente falso, porque el artículo 148 del Reglamento dice que cuando no están las condiciones para ejecutar el contrato se puede hacer una paralización; es más, la paralización debe nacer desde el órgano mandante, cosa que ocurrió posteriormente.

El párrafo siguiente dice que *“en su defecto, y de acuerdo al artículo 146 del Reglamento para Contratos de Obras Públicas, se deberá presentar un nuevo programa de trabajo e inversiones para continuar con las obras contratadas,...”* sabiendo él fehacientemente que las obras contratadas no se podían ejecutar como venían.



Agregó que, producto de lo mismo, es importante destacar que el contrato tenía una duración de 10 meses y no tenía proyectos, por lo que paralizar la obra era absolutamente necesario, ya que, para poder empezar a construir, el error debía subsanarse al principio del contrato.

Después de toda la lucha, en que tuvo que asumir que el proyecto estaba mal hecho, el 19 de junio de 2019 -un año después de que había solicitado la paralización y que en su momento el director de Vialidad le había dicho que no-, el mismo fiscal del Ministerio de Obras Públicas (MOP) envía un oficio a la Unidad Técnica del MOP.



ORD. FISCALIA Nº 1.217.-/

ANT.: Memorándum N°270/13-06-2019 de Unidad Técnica SEREMI MOP R.A.

MATERIA: Remite **visada con alcances**, resolución que se indica.

INC.: Remite expediente original de Res. Ex. N°1435 de fecha 10 de junio de 2019 de D. V. R.A.

TEMUCO, Junio 19 de 2019.

DE: FISCAL REGIONAL M.O.P. REGION DE LA ARAUCANIA

A : JEFA UNIDAD TÉCNICA SEREMI MOP R.A.

De conformidad con la visación de la Unidad Técnica MOP, Región de la Araucanía y en base a los antecedentes tenidos a la vista, adjunto remito a Ud., **visada con alcances, Resolución Ex. N°1435 de fecha 10 de junio de 2019 de D.V. R.A.**, que Aprueba Convenio Ad-Referéndum N°2 de aumento efectivo de obra, del Contrato: **"Conservación de Caminos Básicos Chucauco - Schleyer - Vida Nueva, Comuna de Villarrica, Provincia de Cautín, Región de La Araucanía."** Adjudicado a la empresa Sociedad de Servicios Generales y Construcción Ltda.

Lo anterior, por cuanto del análisis estrictamente legal de los antecedentes fundantes de la misma, y en materias que son de competencia de esta Fiscalía, si bien aparece que ella ha sido dictada dentro del ámbito de las facultades de la autoridad que la suscribe, presenta los siguientes alcances:

1.- No consta en el expediente administrativo la orden de autoridad a que hace referencia el artículo 105 del RCOP:-

2.- EL caso calificado a que hace referencia el artículo 104 del RCOP, y que se consigna en Minuta de Justificación de Aumento de Obras de fecha 31 de mayo de 2019, evacuada por la IFO, constructor Civil Cecilia Opazo Bello, consistente en "...que el camino tiene una cota superior a la proyectada, evacuando las aguas lluvias hacia el camino, provocando importante socavaciones, tornando intransitable el camino", a juicio de esta Fiscalía Regional, debió detectarse al comenzar la ejecución de las obras en abril de 2018, y no una vez transcurrido el plazo original del contrato (300 días) el que expiró el 23 de enero de 2019 y su prórroga (120 días) que vencía el 23 de mayo de 2019.-

Sin otro particular, saluda atentamente a Ud.

* FISCALIA
FRANCISCO JAVIER PINTO LOPEZ
FISCAL REGIONAL
MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS
REGION DE LA ARAUCANIA

Al respecto, leyó lo siguiente: "A juicio de esta fiscalía regional, debió detectarse al comenzar la ejecución de las obras en abril de 2018, y no una vez transcurrido el plazo original del contrato (300 días) que expiró el 23 de enero de 2019, y su prórroga (120 días) que vencía el 23 de mayo de 2019."

El señor Fulgeri expresó que lo que dice el documento es que efectivamente tenía que hacerse el proyecto y que se aprueba la modificación del proyecto que yo tuve que ingresar, pero 420 días después y a él le habían negado la paralización y, peor aún, en este oficio y en esta resolución ya había dictado una resolución de paralización el mismo director de Vialidad, pero un año

después con fecha 28 de mayo, cuando ya la obra y el perjuicio a la empresa era brutal.

Entonces, considerando que el plazo se encontraba corriendo y que de manera extraoficial se le indicaba que el proyecto se aprobaría, tuvo que dar inicio a la ejecución del contrato conforme a las bases iniciales, en la medida en que eso fuese factible y no generase un derroche de recursos, ya que su incumplimiento estricto daría lugar a un proyecto deficiente técnicamente, lo cual, en definitiva, limitaba completamente a construir solo aquellas partidas que no fuesen inoficiosas.

Seguidamente, expresó que, en ese punto, es importante comentar que las partidas que se realizaron dieron origen a los primeros 10 estados de pago y que, en definitiva, eran las partidas que se podían hacer. Por ejemplo, poner los tubos, hacer un puente, todas esas cosas se hicieron en relación con el proyecto nuevo que habíamos planteado sin que estuviera aprobado.

Respecto a la aprobación técnica de la modificación, afirmó que con fecha 5 de noviembre de 2018, el jefe del departamento de proyectos del MOP, señor Gabriel Castañeda, dice: “En atención al documento en lo referencial, que dice relación con la modificación de obras, me permito informar a usted que, en virtud de los antecedentes presentados, este departamento aprueba técnicamente la presente modificación para que ingrese a una mesa propositiva, con el objeto de que se discuta la pertinencia administrativa, los montos y plazos antes de ser cursada.”

Ese día, el 5 de noviembre, recién hubo un acuerdo en qué proyecto se tenía que hacer y cuál era el camino que había que ejecutar. Es decir, 8 meses después de adjudicado el contrato en el cual se tenía que seguir pagándole a la gente, manteniendo personal en el lugar, manteniendo el camino y muchas otras cosas a costa de la empresa.

Sobre los estados de pago que se podían ejecutar, mencionó que en diciembre de 2019, se había ejecutado los primeros 10 estados de pago del contrato que podían ejecutarse y aún no se dictaba resolución y, considerando que tenía a todo el equipo humano y financiero trabajando en la obra, tuvo que iniciar la ejecución del estado de pago número 11, donde invirtió toda la capacidad económica de la empresa en levantar el camino, pensando que iban a pagar en enero, cosa que nunca ocurrió, en el sentido de que, mientras se dictaba la resolución, podría ser desconocido dicho estado de pago y ordenar la destrucción de la misma.

Respecto al vencimiento del contrato sin aprobación de la modificación, indicó que con fecha 23 de enero de 2019 vencía el contrato, se termina la obra, y aún no existía la resolución de aumento de obra y tampoco de plazo. Es decir, aun cuando el contrato se encontraba vencido, no había un proyecto ajustado técnicamente.

Respecto a la paralización forzosa de la obra por no poder seguir ejecutando más estados de pago, señaló que, en marzo de 2019, al no poder contar con los recursos del estado de pago N° 11, que ejecutó en enero por 240 millones de pesos, el 80 por ciento de la capacidad económica acreditada, ya que era de 300 millones y tenía 5 contratos en ejecución, tuvo que detener de hecho la construcción, ya que se encontraba dañado financieramente. Es decir, no podía seguir manteniendo gente y seguir confiando en la palabra de las personas cuando no hacían absolutamente nada por dar una solución real al problema. En ese momento, se contactó al exdiputado Hasbún para tratar de ver cómo se podía solucionar el problema.

Sobre el reconocimiento de la paralización voluntaria por parte del MOP y culminación del abuso. Al respecto, mencionó que con fecha 4 de junio de 2019, el MOP, a través de un convenio ad referendum paraliza la obra con efecto retroactivo, desde el 1 de marzo hasta el 30 de septiembre de 2019, regularizando la situación, sin embargo, aún no se regularizaba la obra y, por ende, seguía el estado de pago N° 11 sin poder pagarse y eso que ya estábamos en junio.

Explicó que con fecha 5 de junio de 2019, el día siguiente que notifican de esa modificación, solicitó el término del contrato en virtud del artículo 148 del Reglamento de Contratos de Obras Públicas (RCOP), debido a que la obra se encontraba paralizada por más de 2 meses y no le habían reconocido las obras ejecutadas, por lo que solicité la liquidación del contrato que está por reglamento, pero nunca hubo una respuesta de eso.

Informó que el reconocimiento del error del MOP por parte del fiscal, se hizo con fecha 19 de junio de 2019, el fiscal dice que el error del proyecto debió detectarse al comenzar la ejecución de las obras, es decir, en abril de 2018, y no una vez transcurrido el plazo original del contrato (300 días) que expiró el 23 de enero de 2019, y su prórroga (120 días) que vencía el 23 de mayo de 2019.

Después, declaró que como no respondían a la solicitud que se hizo el 5 de junio, reitero la solicitud de término de contrato, con fecha 6 de septiembre de 2019, para que liquiden el contrato en virtud del artículo 148, pero nunca hubo una respuesta.

Dicho eso, informó que el MOP con fecha 1 de octubre de 2019, pone término anticipado del contrato por incumplimiento del contratista, en el sentido de no extender las garantías hasta el nuevo vencimiento del contrato, haciendo caso omiso al inicio de liquidación realizada. El MOP intenta salvar su responsabilidad, imponiendo el término del contrato, cosa que fue siempre la amenaza que se tuvo dentro del MOP, por parte del director del MOP y del seremi, quienes decían: “si tú no ejecutas, te vamos a liquidar el contrato con cargos”.

Afirmó que el término anticipado de contrato era ilegal, ya que este estaba completamente garantizado, solo faltaba extender la vigencia de la boleta de garantía, cuyo plazo es de 30 días antes del vencimiento. El vencimiento de esa boleta era en enero de 2021. Todas las garantías de esos contratos estaban vigentes, sin embargo, terminaron ejecutando y liquidando todos los contratos con cargo. En síntesis, ejecutaron todas las garantías, todas las retenciones y no pagaron ni un peso del trabajo realizado.

Por último, mencionó que, mediante oficio, de fecha 8 de agosto de 2019, el encargado del departamento jurídico envía al administrador regional, que era efectivamente el mandante del proyecto, es decir, el que pagaba, un oficio diciendo claramente estaba más que garantizado el patrimonio fiscal, ya que tenía sobre garantizado el contrato. Al respecto, dice lo siguiente: *“Respecto de las garantías. Se constata en el estado de pago N° 12...”* -que en realidad fue el N° 11- *“un descuento de \$10.205.199.- por concepto de retención 3% de garantías por la modificación aprobada (aumento de obra).”, después de todo el tiempo. Se agrega: “Además el valor de \$17.008.664.- por concepto de retenciones, con lo que se estima que se encuentra suficientemente resguardado el patrimonio fiscal. Sin perjuicio de lo cual se debe requerir al contratista para que ingrese la prórroga...”* -solo la prórroga- *“de la garantía correspondiente al aumento de plazo de la obra acordado. (La garantía actualmente vigente y en tesorería del Gobierno Regional, vence el 31 de enero de 2021).”*; no obstante, ejecutaron todas las garantías.

GOBIERNO REGIONAL DE LA ARAUCANÍA

MEMO. N° 1212

ANT.: - Ord. 3022(24.07.2019) de la Dirección de Vialidad Región de La Araucanía.
 - Ord. 2699(25.07.2019) del Gobierno Regional de La Araucanía.
 - Oficio N° 2845 (05.08.2019) del Encargado del Departamento Jurídico Gobierno Regional.
 - Ord. N° 49 (05.08.2019) de la Jefa de Unidad Jurídica Dirección de Vialidad Araucanía.
 - Carta Contratista de Fecha 08.08.2019

MAT.: - Informa

TEMUCO, 08 AGO 2019

A : SR. SERGIO NÚÑEZ BARRUEL
ADMINISTRADOR REGIONAL

DE : FRANCISCO TORRES VALDERRAMA
ENCARGADO DEL DEPARTAMENTO JURÍDICO

2 y 3.- Respecto de las Garantías. Se constata en el estado de pago N° 12, un descuento de \$ 10.205.199.- por concepto de retención 3% de garantías por la modificación aprobada (aumento de obra). Además el valor de \$17.008.664.- por concepto de retenciones, con lo que se estima que se encuentra suficientemente resguardado el patrimonio fiscal. Sin perjuicio de lo cual se debe requerir al contratista para que ingrese la prórroga de la garantía correspondiente al aumento de plazo de la obra acordado. (La garantía actualmente vigente y en tesorería del Gobierno Regional, vence el 31 de enero de 2021)

N° 0224995 **BOLETA DE GARANTIA NO ENDOSABLE**
 - 3093613 **BANCO BICE** **UF 1.453,04**

PAGADERA SIN INTERESES **028 - 000**
A LA VISTA, Enterada en Efectivo **10**
RUT TOMADOR : 76.125.256-9 **A FAVOR DE ORGANISMOS PUBLICOS**

VALIDA HASTA EL 31 DE ENERO DE 2021

EL BANCO BICE **GOBIERNO REGIONAL DE LA ARAUCANÍA**
PAGARA A **UN MIL CUATROCIENTOS CINCUENTA Y TRES 04/100 UNIDADES DE FOMENTO*******

LA SUMA DE **SOC DE SERV GENERALES Y CONSTRA LTDA**
QUEDANDO DEPOSITADO POR **EL FIEL CUMPLIMIENTO DEL CONTRATO CONSERVACION DE COMINOS BASICOS CRUCAUCO-SCHLEYER-VIL**
PARA GARANTIZAR **NUEVA, COMUNA DE VILLARRICA, PROVINCIA CACHIN, REGION DE LA ARAUCANIA.**

SUCURSAL **Temuco** **Domingo A. Silva Prado**
DIRECCION **Jefe de Operaciones y Servicios**
Banco Bice Temuco **Hugo Villa Espinoza**
BANCO BICE **Tesorería**
p.p. BANCO BICE **TEMUCO**

Finalmente, explicó que hubo una presión brutal, una presión permanente de que si no ejecutaba las obras iban a liquidar los contratos, cosa que

al final terminaron haciendo, siendo que además terminó ejecutando la obra. Opinó que hubiese sido todo más sencillo si nunca hubiese ejecutado las obras, porque no habría puesto los recursos propios a la confianza y palabra del director de Vialidad.

El diputado Miguel Mellado hizo presente que el señor Bruno Fulgeri señaló que tiene el contrato de Chucauco por 1.288 millones de pesos, que hizo un diseño y que se aprueba una modificación, sin embargo, tienen dudas de si es entendido en el tema de las obras ya que ejerce la profesión de dentista, ya que cuando uno parte una obra y licita debe evaluar en terreno si efectivamente esa obra de ese contrato está bien hecha o no.

Informó que el señor Fulgeri se adjudicó cuatro contratos en el tiempo y, respecto al contrato de Chucauco, él presentó dos recursos de protección, uno a la Corte de Apelaciones de Temuco y otro a la Corte Suprema de Santiago, para requerir que no se dictaran los nuevos decretos de adjudicación del mismo contrato; sin embargo, perdió en las dos causas. La Corte Suprema confirmó el fallo y la Corte de Apelaciones lo mismo.

En el caso descrito, él nunca llevó las boletas de garantía de la ampliación de la obra y como nunca llegaron las boletas de garantías, obviamente esta no se podía continuar. Si venció el plazo para ello, entonces se terminó el contrato. También pasó lo mismo en el Cristo Carhuello-Quelhue, por cuanto el contratista no extendió el plazo de vigencia de las boletas de garantía del contrato y terminó la obra. Más aún, para la conservación de caminos de acceso a comunidades indígenas en Freire él llevó boletas falsas, por lo cual será formalizado en una investigación penal. La formalización de cargos no se pudo hacer el 9 de abril porque no se encontró, por lo tanto, esa audiencia se reprogramó para el 18 de agosto de 2021. Si él no va en esa oportunidad, lo van a perseguir con orden de detención. Es una causa penal, porque él habría entregado boletas de garantía falsas en el contexto de un contrato de obras de conservación de caminos para el acceso de comunidades indígenas.

Por último, también se adjudicó la reposición del cuartel de la Primera Compañía de Bomberos de Melipeuco, donde ni siquiera colocó un clavo en tres meses.

Entonces, el tema está claro, pues él habla de un solo contrato. Cree que cualquier empresario evalúa que esté claro el diseño y después licita cuánto va a cobrar por esa obra, si está bien hecha o si efectivamente existe. Si él se encontraba con que eso no existía y después hicieron ampliación de obra, entonces él nunca llevó las boletas de garantía. Si se ve el contexto completo del empresario en su relación con el MOP, se darán cuenta que, de cuatro causas, tres fueron completamente fallidas y solo en una de ellas fue formalizado por presentar boletas de garantía falsas, la verdad es que no está creyendo mucho en la declaración del señor Fulgeri, pero sí en la justicia, que falló a favor del MOP, con el rechazo de la Corte de Apelaciones de Temuco, donde él interpuso un recurso de apelación, y también de la Corte Suprema, que confirmó el fallo.

El diputado Ricardo Celis (Presidente) solicitó a la Comisión escuchar el audio que motivó la creación de esta comisión especial Investigadora.

Se reproduce el siguiente audio: *“Mándame todos los datos de la empresa y deja ver qué puedo hacer. Voy a hablar con Lucas Palacio hoy día o voy a hablar con alguien del MOP. Pero necesito que me mandés todos los datos y me expliqués quién debe tomar conocimiento, qué Dirección y, además, quién es la persona responsable. Yo lo veo, eh... Ya, pero huevón, ojo que esto cuesta plata.”*

¿Por qué hago alusión a esto? Porque en esta comisión la motivación central era esto, desde luego, puede haber un acto de ineficiencia o ineficacia por parte del MOP, pero claramente hay un acto de corrupción.

Ahora, consultó al señor Fulgeri ¿qué contrató usted? Porque si yo fuera empresario y voy a hacer un contrato de esta magnitud, me cercioro de lo que voy a contratar, como primera cosa, o sea, no compro en verde algo de esta naturaleza. Luego, visito el terreno, a efectos de tomar conocimiento de la obra.

La diputada Alejandra Sepúlveda valoró que el señor Bruno Fulgeri esté aquí, porque, con todo lo que ha contado el diputado Miguel Mellado, quizá lo más oportuno hubiese sido no presentarse. Por eso, creo que el que esté aquí es valorable. Él presta declaración a la comisión sin tener ningún deber de hacerlo.

Agregó que, no conoce al señor Bruno Fulgeri ni tampoco sabe lo que ocurre en la Región de La Araucanía, además de lo que ha podido ver solamente en los documentos de la comisión investigadora.

Señala que le asisten algunas interrogantes. Hace presente que, el invitado habló de un modus operandi y que lo iba a especificar. Desea saber si el señor Fulgeri cree que esta investigación tiene que ver con lo puntual que ocurrió en La Araucanía, pero también se debe saber si efectivamente aquí hay una fórmula de trabajo. ¿Qué es lo que pasa? ¿Cuál es su percepción en relación con eso? ¿Qué ocurre en las demás regiones, si pudiera describir un modus operandi?

En segundo lugar, expresó que aquí hay responsabilidad del gobierno regional también, porque este debería tener los proyectos, evaluarlos y, además, determinar el valor. O sea, si no tengo un diseño, cómo sé cuánto tengo que cobrar en un determinado camino o en una determinada licitación, sea un camino básico rural, básico intermedio u otro. Entonces, ¿cuántas obras de arte? Porque veo ese camino y ese camino es tremendo para poder hacerlo.

En suma, lo que le preocupa es cómo ofrezco plata, de todos los chilenos, en una licitación, sin saber qué es lo que tengo que hacer en ese diseño.

Además, ¿qué pasa con el gobierno regional? Él tendría que haber fiscalizado la obra, porque va en paralelo con el Ministerio de Obras Públicas. Si bien este último es el fiscalizador, también deberían estar ahí los consejeros regionales y, en general, las personas que administran los recursos del consejo.

El señor Fulgeri invitó al diputado señor Miguel Mellado a que pida los estados de pago por las obras realmente ejecutadas del contrato de reposición del cuartel de Bomberos de Melipeuco, porque “si él dice que no puse ningún clavo, ¿por qué me pagaron tres estados de pago? “.

Segundo, manifestó que él tomó la decisión de dejar esa obra el mismo día que tomó la decisión de dejar la obra de Chucauco, el 1 de marzo, e ingresó un oficio el mismo día a la Dirección de Arquitectura y a la Dirección de Vialidad solicitando la paralización. ¿Producto de qué? De que, según reglamento, la capacidad económica invertida por la empresa, acreditada a través del Registro General de Contratistas del MOP, era de 300 millones de pesos y a mí el MOP le debía, en la obra de Chucauco, 240 millones de pesos. Por lo tanto, no tenía capacidad económica disponible para seguir ejecutando contratos que el mismo MOP me estaba pidiendo que ejecutara.

Tercero, efectivamente reconoce ser dentista, pero también empresario. Como empresario, contrató un equipo gestor, que hizo el análisis y las propuestas de estas obras, gente de mucha experiencia, dentro de los cuales está el señor Marco Pinto Correa.

Sugirió invitar al ex intendente de la Región de La Araucanía, señor Jorge Atton, a propósito de la pregunta de la diputada Alejandra Sepúlveda, que encuentra muy sólido en su argumento cuando habla de obras de arte, cuando habla con un conocimiento real de qué es lo que contempla la ejecución de un camino, porque esto no es una obra menor.

Hacer un camino es una obra de mucha envergadura, por tanto, requiere conocimientos técnicos. Puedo ser el que tenía la capacidad económica y también la capacidad administrativa de llevar una empresa, pero sí se hizo apoyar por un equipo técnico.

En virtud de lo mismo, respecto al camino de Chucauco-Schleyer, el proyecto existía y con él hicieron las bases y las cuantías de las obras de arte que ejecutó, sin embargo, lamentablemente ese proyecto no estuvo disponible en el momento en que tenía que estar. Cuando se comenzó la ejecución de la obra, se dieron cuenta de que el proyecto y las cantidades contratadas no tenían relación con la necesidad real del camino y eso fue lo que se informó al MOP.

En ese mismo sentido, entiende que, producto de una planificación empresarial, se puede ir contratando nuevas obras, en la medida en que se van terminando otras obras que están en ejecución. Producto de lo mismo, contrató nuevas obras que tenían otros plazos posteriores al término de la que estaba ejecutando y que, se suponía, por medio de una orden administrativa el MOP debería haber regularizado, cosa que nunca regularizó.

Sobre *el modus operandi*, expresó que, en su momento, hicieron una solicitud al intendente Jorge Atton, y fueron cinco los contratistas invitados. Tuvieron la reunión con él los cinco contratistas, y los cinco tenían exactamente el mismo problema. ¿Cuál era ese mismo problema? Se detectaba una obra que venía mal licitada, que necesitaba una modificación para poder llegar a un contrato, y esa modificación se demoraba eternamente.

Informó que hay denuncias al fiscal anterior, señor Cristian Ríos, quien está formalizado producto de lo mismo, que cuando llegaba la aprobación de esas modificaciones al Ministerio de Obras Públicas, y llegaba a las manos del fiscal, enviaba a gente que trabajaba con él a solicitar dinero para poder aprobar esas modificaciones. Ese es el *modus operandi*: apretar al contratista, dilatando el proceso de regularización del contrato, para que llegue el momento en que él tenga que soltar dinero para llegar a lo que realmente debería ocurrir.

¿Es normal que se demore 420 días la regularización del proceso administrativo de una obra? Hoy entiende que es normal, porque si hace una presentación a la Contraloría General de la República y tiene dos meses para responder esa presentación, pero lleva dos años esperando la respuesta, es totalmente normal.

El diputado René Saffirio recordó algunas declaraciones del señor Fulgeri en la época en que se produjo esta dificultad, en el sentido de que había tomado contacto con el exdiputado Gustavo Hasbún, y que una de las expresiones que manifestó el exdiputado - probablemente no sea textual porque ha pasado tiempo- fue algo así como: voy a intentarlo, pero esto cuesta mucha plata.

La pregunta es si usted, señor Fulgeri, estaba consciente de que lo que estaba haciendo el entonces diputado Hasbún era pedir financiamiento para incurrir en una de las infracciones que establece el delito de cohecho, que está en los artículos 248 y siguientes del Código Penal.

Hace presente que, el cohecho tiene dos partes, pues hay sanción para un funcionario público que recibe dinero -hay distintas figuras tipificadas en el Código Penal- a cambio de una acción u omisión determinada, pero también hay sanción para el sobornante. Pregunta si el señor Fulgeri tiene clara esa figura; se lo pregunta porque si vamos a avanzar en este proceso de investigación se debe tener absolutamente todas las cartas sobre la mesa.

Lo prioritario, es saber, desde su punto de vista, qué ha ocurrido con el Ministerio Público en la investigación de estos hechos. Insiste, hay una corresponsabilidad, la cual no lo establece la Comisión porque es la responsabilidad penal que surge de los tipos penales que están en el Código Penal.

El diputado Miguel Mellado declaró que no había hablado del tema del exdiputado Hasbún, porque, a la luz de los hechos, no hizo absolutamente nada.

Ahora, si el señor Bruno Fulgeri le pagó a Hasbún es un tema entre privados. Tampoco es mucho lo que él hizo, porque, a la luz de los hechos, terminaron con sus contratos producto de que fue una losa, “un par de palos”, lo que hizo en Melipeuco, es decir, que en tres meses no hizo absolutamente nada. Además de que la boleta falsa también está siendo procesada.

Entonces, en el caso del señor Bruno Fulgeri no daría más aire a este tema, pero sí respecto de lo que dice la diputada Alejandra Sepúlveda en cuanto a conocer la cantidad de aumento de obras, ya que siempre se rumorea sobre este asunto respecto del MOP. Por ejemplo, se dice que muchos ganan las obras con montos bajos y después piden un aumento de obra o hacen lo más fácil y luego, cuando deben hacer puentes, piden aumento de obra, porque es lo más caro.

El señor Fulgeri explicó que, en el fondo, lo que ocurre aquí es una forma de presión a los contratistas. Puede ser a través de los aumentos de obra, pero también son los aumentos de plazo.

Ahora, respecto de lo ocurrido con el diputado Hasbún. *“Nunca le pasé ni un peso a nadie del MOP y nunca incurrí en ningún acto de corrupción. Entonces, eso es parte de la investigación que lleva a cabo la fiscalía, a la que entregué todos los antecedentes y todas las conversaciones”,* y voy al fondo de lo que dijo el diputado Saffirio.

“Nunca pensé que Gustavo Hasbún me iba a pedir plata, tenía una relación de “amistad” con él y financié parte de su campaña. Entonces, independiente de muchas cosas, nunca pensé que esto iba a ocurrir”.

Por otro lado, reiteró que presentaron dos recursos de protección: Uno, en la Corte de Apelaciones de Temuco y, otro, en la Corte de Apelaciones de Santiago a dos procesos administrativos que se realizaron a través de la Ley N° 19.880, que es la que rige los estamentos administrativos.

La Corte de Apelaciones de Santiago dijo que no era la vía y no que estaban equivocados, sino de que la vía que existe para reclamar la nulidad de una resolución es la vía civil, por lo que se vieron en la obligación de presentar una demanda civil, que era la vía larga y todos saben cuánto demora.

Agrego que: “Mi ética profesional y mi ética personal me dicen que soy una buena persona, y que lamentablemente donde me piden que hable, hablo; que lamentablemente donde me piden los antecedentes, los entrego, porque no tengo nada que ocultar “.

Respecto a los aportes de campañas políticas, mencionó que aportó a la campaña a senador de 2017 del exdiputado Hasbún, pero no recuerda el monto del aporte, porque fueron en cosas y no en dinero, tales como furgones y movilización, principalmente.

Asimismo, no vio relevante responder si habría financiado alguna otra campaña en la Región de La Araucanía.

Por último, afirmó que al intendente Jorge Atton, al seremi Henry Leal y al director de Vialidad, don Rodrigo Toledo, los conoció a través del MOP. Pero siempre les pidió audiencia a través de la ley del lobby, y fue citado por ellos, principalmente por el intendente Jorge Atton, junto con otros contratistas, que no es del caso nombrar.

Para ir al fondo y a lo importante de todo esto, aclaró que en el MOP hay un problema que dice relación con cómo se lleva administrativamente una obra; cómo se cumple la ejecución de una obra, cómo se supervisan los plazos, los montos, el tipo de obras, etcétera.

Asimismo, explicó que la presentaciones enviadas a la Contraloría General de la República, a raíz de las denuncias o de las conversaciones que tuvo con el intendente y con el director de Vialidad, en su momento, las hizo el diputado Andrés Molina, y producto de que las hizo a través de su mandato en calidad de investigador, él hizo las presentaciones a Contraloría, aclarando que no hizo ninguna presentación a Contraloría en forma personal, solamente corroboró y complementó la presentación del diputado. Y como era una presentación del diputado, se hizo la presentación en la Contraloría Regional de La Araucanía, pero después se llevó a nivel central. Y las respuestas que han recibido a todas las consultas, la última hace una semana, es que se está evacuando el informe final.

Finalmente, expresó que “La verdad es que siendo bien honesto esto ha sido un tema muy desgastante, para no llegar absolutamente a nada. En algún momento, creo que van a salir todas las verdades a la luz pública y a lo mejor no van a salir porque me van a decir: el microempresario tenía razón en muchas cosas. Da lo mismo. Si no hubiese salido un gran nombre o un nombre de un exdiputado, en esta cuestión no hubiese pasado nada. Pero no es el fondo. Vuelvo a la situación. El fondo son los procesos administrativos y el proceso abusivo de cómo opera el Estado, el Estado en general.”

2. Sesión 4ª, celebrada en lunes 3 de mayo de 2021.

El secretario ministerial regional de Obras Públicas de La Araucanía señor Henry Leal.

En primer lugar, explicó que el Ministerio de Obras Públicas, a través de sus direcciones, ejecuta obras con recursos propios y, también, obras mandatado por otros servicios.

Los contratos que están en cuestión y que han sido objeto de conocimiento público, principalmente de los últimos tres años, dicen relación con los contratos que ejecutó el señor Bruno Fulgeri en la Región de La Araucanía.

Informó que el señor Fulgeri tuvo cuatro contratos con el Ministerio de Obras Públicas; tres de ellos con el gobierno regional y uno de la Dirección de Vialidad del Ministerio de Obras Públicas; un contrato con la Dirección de Arquitectura, para la construcción del edificio de un cuartel de Bomberos de Melipeuco, y dos contratos del gobierno regional que consistían en construir algunos caminos rurales de comunidades en las comunas de Freire y de Pitruquén y un camino en la comuna de Villarrica, Chucauco Schleyer, y un contrato sectorial del MOP, que correspondía al camino Cristo Carhuello, en la comuna de Pucón.

Informó que a esos cuatro contratos se les dio término anticipado con cargo a todos. Son los únicos contratos que tenía el señor Fulgeri con el Ministerio de Obras Públicas, dado que era un contratista nuevo.

En el caso de la obra de Melipeuco, de la Dirección de Arquitectura, se le puso término anticipado con cargo, porque se adjudicó la obra, pero no hubo movimiento en esta durante varios meses; no se puso ni un clavo. Es decir, estuvo completamente abandonada, no había el personal mínimo, ni siquiera se puso el letrado. Por lo tanto, el reglamento de contrato obligó al director de Arquitectura a poner término anticipado por abandono de la obra. Tampoco estaban pagadas las cotizaciones previsionales de los trabajadores y no había ningún cumplimiento del programa de trabajo, por lo que se puso término anticipado al contrato que mantenía con la Dirección de Arquitectura y se ordenó hacer efectiva la boleta de garantía.

Respecto del contrato de Freire y Pitruquén, que eran caminos de comunidades indígenas, se le adjudicó la obra, pero solo hubo un 2 por ciento de avance. Por tanto, esta obra también quedó completamente abandonada, no se hicieron los trabajos respectivos y no hubo ningún avance. Al quedar abandonada la obra, la Dirección de Vialidad de La Araucanía tuvo que poner término anticipado al contrato por abandono de las obras.

En cuanto al contrato Chucauco Schleyer, que es el que ha causado mayor revuelo, y que es, principalmente, el que estuvo en la opinión pública, explicó lo siguiente: Primero, es un contrato que fue diseñado y que se licitó en 2017, siendo adjudicado por la empresa el 8 de marzo de 2018. Ese proyecto se licitó y se adjudicó antes del inicio de su administración en la región.

Con el correr del tiempo se dio inicio a las obras y se detectaron algunas fallas en el diseño, ya que la zona de Chucauco Schleyer, que algunos diputados de la región ubican perfectamente, es baja e inundable. Se detectaron fallas relacionadas con falta de terraplén y de levantamiento de la rasante del camino. A raíz de ello, la inspección fiscal de la época propuso hacer una modificación al contrato, con el fin de levantar un poco la rasante del camino.

Como ese era un contrato del gobierno regional, todas las modificaciones de contrato, referidas a aumento de plazos y aprobaciones, requerían ser aprobadas por este organismo, mencionando que el procedimiento es el siguiente:

La inspección fiscal propone la modificación de contrato, que pasa a una mesa propositiva de la Dirección de Vialidad integrada por varios funcionarios, donde se analiza si se justifica o no esa modificación; una vez que se aprueba y se justifica, pasa a la jefatura de contratos de Vialidad, luego a la Dirección Jurídica de Vialidad, y finalmente debe ser remitida al gobierno regional, que es la entidad que financia.

Se remitió la modificación al gobierno regional, mandante de la obra, que es el organismo que debe aprobarla y pagar, aproximadamente en agosto o septiembre de 2019; siguió su curso en el gobierno regional, pero llegó el

invierno, a raíz de lo cual se decidió hacer una paralización de mutuo acuerdo con la empresa, ya que en dicha estación del año no se podía seguir trabajando en una zona inundable. De tal forma, la obra se paralizó.

La aprobación de ese aumento de contrato tardó bastante tiempo en el gobierno regional, porque, una vez que llegó a la instancia política, que es el Consejo Regional (CORE), correspondió votar y aprobar esa modificación. Durante este proceso, los consejeros regionales hicieron cuestionamientos porque habían recibido información de que el contratista tenía deudas en el sector con los trabajadores, y también con la instalación de faenas.

La comisión del CORE se constituyó en terreno, pero llegó diciembre y esta comisión no lo aprobó; luego llegó febrero, el Consejo Regional entró en receso hasta marzo, y esa modificación de contrato fue aprobada recién en abril, cuando el CORE reinició sus funciones luego del receso.

Una vez que se aprobó esa modificación se debió modificar también el convenio y el mandato, lo que motivó su envío a la Contraloría General de la República, de donde salió tramitada en junio. Una vez aprobada la modificación en junio por el gobierno regional, al contratista le correspondió renovar las garantías y elevar su monto por ese aumento de obras. Se notificó al contratista, pero este no hizo llegar la boleta de garantía, pese a ser notificado.

Sostuvo que cuando se pacta un aumento de contrato, corresponde que el contratista lo garantice y en este caso no lo hizo. En consecuencia, se debió poner término anticipado al contrato, por no renovar la garantía dentro del plazo respectivo.

En el cuarto contrato, que fue en Pucón, ocurrió lo mismo, ya que el contratista no renovó las boletas de garantía en el plazo que correspondía, no tenía al día los sueldos de sus trabajadores ni las imposiciones, e incurrió en causales para poner término anticipado al contrato.

De tal forma, en los tres contratos que mantuvo el señor Fulgeri con la Dirección de Vialidad, además de otro con Arquitectura, se les puso término anticipado con cargo a los cuatro, por las causales antes mencionadas.

Agregó que, al poco tiempo de asumir en la Seremi de Obras Públicas, fue notificado del informe N° 670 de la Contraloría General de la República, referente a una investigación en Vialidad en los años 2016 y 2017. Ese informe llegó con bastantes observaciones, y personalmente pidió a la directora general de Obras Públicas que se designara a un fiscal para que hiciera la investigación de las observaciones de 2016 y 2017.

Ese procedimiento terminó con seis inspectores fiscales suspendidos de sus cargos, algunos de los cuales hicieron presentaciones penales, pero terminaron condenados.

A raíz de esa investigación, también se solicitó la renuncia al fiscal del Ministerio de Obras Públicas que estaba hasta ese entonces en el servicio, con el cual se tuvo un litigio bastante amplio. Finalmente, la justicia acogió la petición de caducar su contrato.

A poco andar, el mencionado fiscal fue formalizado y acusado por ocho delitos de cohecho, cuyo juicio oral aún está pendiente. Todos esos hechos fueron investigados en el periodo 2016-2017.

Respecto de la investigación del informe de Contraloría N° 247, que es el preinforme, señaló que fue notificado hace algunos meses sobre la situación del camino Chucauco Schleyer. El informe definitivo de la Contraloría General de la República aún está pendiente.

Afirmó que esos son los dos sumarios que le ha correspondido ver durante el tiempo que he estado en el servicio, referente a las dos investigaciones que ha hecho la Contraloría.

Agregó que tiene en su poder copia, de por lo menos tres o cuatro denuncias, que ha hecho ante el Ministerio Público durante el periodo en que ha estado en el cargo. Asimismo, manifestó tener oficios que respaldan todas las labores de fiscalización efectuadas, mediante las cuales ha pedido sumarios e investigaciones tras haber tomado conocimiento de hechos irregulares.

A mayor abundamiento, expresó que durante el tiempo en que he estado en el cargo han quebrado dos empresas en la región. Una de ellas es la empresa CIAL y la otra es García Gross, ambas con quiebras por insolvencia declaradas por la justicia. Asimismo, las empresas que han dejado obras abandonadas, o que les han puesto término anticipado, son cuatro. Son las empresas del señor Bruno Fulgeri, Juan Vásquez, Claudio Leyton y Transvel.

En relación con las obras de las empresas CIAL y García Gross, en el caso de la empresa CIAL, del señor Alejandro Becker, todas las obras fueron retomadas. Tres de ellas están terminadas y dos a punto de ser terminadas. Por otra parte, la obra que tenía a su cargo la empresa García Gross en el sector Toltén Pitrufrquén ya está en proceso de licitación. Esa fue la última quiebra ocurrida durante el año pasado.

En el caso de los contratos con el señor Bruno Fulgeri, este empresario hizo uso de recursos administrativos, pero todos ellos fueron desechados. También interpuso dos recursos de protección ante la Ilustrísima Corte de Apelaciones de Temuco y en Santiago, reclamando arbitrariedades respecto del término anticipado de sus contratos y del cobro de las boletas de garantía.

Mediante sentencias ejecutoriadas, fueron rechazados todos los recursos que interpuso ante la justicia, en primer lugar, ante la Corte de Apelaciones de Temuco y posteriormente ante la Ilustrísima Corte Suprema, que confirmó el fallo anterior, de manera que todos los procedimientos administrativos y judiciales sobre el término anticipado fueron vistos por la justicia y rechazados todos los planteamientos.

Por otro parte, expresó que ha podido verificar la existencia de permanentes aumentos de obras en los contratos, principalmente por dos motivos: primero, por la antigüedad de los diseños, donde se diseña un camino o un APR dos o tres años antes, de modo que cuando se va a construir a terreno la realidad es totalmente distinta. Por ejemplo, se han construido viviendas nuevas, pero no están sus accesos. Segundo, hoy se exige una mayor participación de las comunidades, por lo tanto, cuando se inician los trabajos, se piden obras anexas, como paraderos o mejoramiento de algunos contratos. Todo eso lleva a tramitar aumentos de obra, pero estos no están a discreción de una persona en particular.

Aclaró que, como seremi de Obras Públicas, no le corresponde ver estados de pago, ni facturas, ni visar, pues eso es propio de cada director del servicio respectivo. Por el contrario, como seremi debe dar el visto bueno final a los aumentos de plazo y de obra. Previo a dar ese visto bueno, existen siete filtros: el inspector fiscal, el jefe de contrato, la unidad jurídica de servicio, la

comisión que debe analizar las bonificaciones, la unidad técnica, la fiscalía y, finalmente, el director regional respectivo, por lo que el seremi es el último.

Por último y respecto de si hay aumentos de obra, afirmó que los hay de manera reiterada, sobre todo en los proyectos de caminos básicos y en los sistemas de agua potable rural. En dichas obras también hay bastantes aumentos de obra, porque el sistema de agua potable se diseña para una cantidad de familias, pero cuando se van a ejecutar los trabajos, cuatro años después, hay el doble de viviendas en el sector. Entonces, es bastante habitual ese tipo de situaciones.

El diputado Andrés Molina comentó que existen varios temas que interesa abordar, toda vez que realizó una denuncia hace un poco más de dos años, que tiene que ver con el señor Fulgeri.

Manifestó que cuando los contratistas más pequeños reciben una obra y se la adjudican en septiembre, luego llega marzo y no les asignan la obra, por lo tanto, pierden todo el verano. El propio contratista acude a la obra y se encuentra con que el diseño está mal hecho o que la rasante no tiene nada que ver y que hay que hacer todo un relleno en el terreno. Entonces, como eso demora un año, el contratista contrata a personas, arma un campamento y parte haciendo algo de las obras.

En consecuencia, queda más que claro que tenemos un sistema muy peligroso para los pequeños y medianos empresarios que pudieran involucrarse en esto.

En este caso, el seremi ha sido muy claro en plantearlo. Cree que también hay responsabilidad del Estado y que la Contraloría debe estar colapsada con esto ya que no sabe cómo asignar responsabilidades, si hacerlo o no, porque es evidente que “la pelota” se va al Gobierno Regional. Como indicó de manera clara el seremi Henry Leal, el CORE termina diciendo que va a esperar un verano más. Es decir, imagínense que estamos hablando de una persona que sacó una obra y ya lleva un año y medio con todos los gastos que eso significa.

Por consiguiente, le gustaría saber cómo podemos tratar de construir algo y tratar de evitar que sucedan este tipo de cosas.

Desde un punto de vista político, expresa que hace un año y medio o dos hizo una presentación con todos estos antecedentes ante la Contraloría. Al salir de allí, me dice que además le habían pedido coima, por lo que, habiendo pasado dos o tres meses, él entregó esos antecedentes en una grabación con el señor Hasbún, que todos conocieron. Ante ello, inmediatamente hizo entrega a la Fiscalía de esa grabación, que daba cuenta de una gestión que el señor Hasbún podía hacer, pero que eso iba a costar plata.

Sin duda, esta es una investigación que no está levantada; incluso, el señor Hasbún trató de que se cerrara hace poco, pero ello no ha ocurrido.

Respecto de las obras, manifestó que lo primero tiene que ver con los contratistas que hoy ya no están trabajando para el MOP, como el señor Vásquez y varios otros. Ellos dejaron de trabajar y quizá no quebraron en el MOP, pero otros, como los señores Gross o Becker, le costaron plata al ministerio. Por ello, ¿qué hacemos con los anticipos que se entregaban por obras que no se habían ejecutado? Le preocupa esa parte, porque, al revés, hay contratistas con “buenas espaldas”, respecto de los cuales normalmente tienen la posibilidad de entregarles

plata rápido, es decir, está todo armado para anticiparles dinero sin ningún problema. Sin embargo, ahorcamos al pequeño contratista, y volvemos a lo mismo.

En el caso de la obra de construcción del camino Chucauco Schleyer, consultó a qué precio fue asignada de forma directa, cuál era el precio original que se le asignó al señor Fulgeri cuando se le pidió la boleta de garantía, que eran equis millones, y a qué valor se le entregó en forma directa al siguiente contratista. ¿Por qué formulo la consulta? Porque, por un lado, tengo claro que nos estamos quedando con pocos contratistas y, por otro, que, si finalmente cae un contratista, se termina en asignación directa con el que sigue. Al respecto, ¿cuántos anticipos quedaron dando vuelta en el caso de la constructora García Gross? En este caso, habla de un sistema de agua potable y de alcantarillado y no solo de caminos, ya que hay varios proyectos que le hacía al Gobierno Regional.

Por último, expresó que no se hizo mención a Sierra Nevada, y se ve trabajando normalmente como contratista vigente. Por lo tanto, esa denuncia es muy seria y quiero saber qué pasó con ella.

El diputado Miguel Mellado consultó si cuando el seremi asumió, el señor Fulgeri ya tenía el contrato adjudicado, ya que se imagina que para ser contratista del MOP tiene que haber una cantidad de tiempo y haber hecho obras pequeñas para ir subiendo en las categorías de las empresas del MOP. Por eso, quiere saber cómo llegó a esa categoría, donde se le asignaron esas obras.

Segundo, cuando un empresario va y licita una obra, tiene que revisar el diseño para ver en cuánto va a licitar esa obra y si, efectivamente, antes de licitarla, el diseño está malo, tiene que avisar, porque no cree que una vez que se licita se adjudica la obra y hace la iniciación de actividades. Y recién ahí, en el terreno, este señor se da cuenta de que el diseño está malo.

Consultó ¿quién responde por el diseño malo? ¿quién es el responsable de pagar ese diseño y de supervisar que esté bien hecho?

Preguntó ¿cómo llega un contratista de ese tamaño a esa magnitud de obras, sin fijarse en el diseño? Y sobre el tema de la licitación de obras que no se evaluaron, ¿cuántas personas hacen licitaciones de obras? ¿Cuántas personas que hacen licitación de obras se dan cuenta después de que el diseño está mal hecho?

El diputado Ricardo Celis (Presidente) formuló varias consultas. ¿Por qué, después de que se hace la denuncia respecto del tema del exdiputado Hasbún con esta relación con Fulgeri, finalmente, el Ministerio de Obras Públicas termina desvinculando al director de Vialidad y no hay ningún otro responsable? ¿Qué dice el preinforme 247 de Chucauco Schleyer?

También preguntó si conocía desde antes al señor Fulgeri. Y si lo conocía, ¿él estuvo involucrado con usted cuando usted fue candidato? ¿Participó o apoyó alguna campaña política suya?

Consultó si el señor Leal firmó ambos documentos, tanto el término anticipado como la modificación de obra. También preguntó si conoció o recibió alguna información de presiones o de información que tenía el exintendente Jorge Atton para que se hicieran los pagos, aun sin estar resueltas las modificaciones de obras y los términos anticipados de contratos, respecto a pagos realizados al empresario Fulgeri por esta obra de Chucauco Schleyer o por otra.

El señor Henry Leal respecto de la pregunta del diputado Andrés Molina, aclaró que, al menos en el tiempo que lleva, el Ministerio de Obras

Públicas no da anticipo a ninguna empresa. El reglamento de contratos permite hacer anticipos, pero tomó la decisión de que mientras estuviera en el cargo no se pagarían anticipos de obras; solo estados de pagos por obras ya ejecutadas. De manera que no existe la figura de pagar anticipos a ninguna empresa. Al menos en el tiempo en que ha estado en la seremi, ninguna dirección da anticipos de obras.

Además, expresó que se opuso tenazmente a que se hicieran tratos directos. ¿Lo permite la normativa? Sí, lo permite. Por un tema de transparencia, optó porque no exista trato directo de ninguna obra. Están solamente reservadas para situaciones de emergencias, de catástrofes, pero en condiciones normales no se ha hecho ningún trato directo.

En el caso de Chucauco Schleyer, no se hizo trato directo con la empresa; se hizo una nueva licitación pública y transparente a la que postularon varios contratistas y se adjudicó a una empresa que se llama Fullterra, que es la que tiene que ejecutarlo ahora.

Respecto de las denuncias de Sierra Nevada, declaró que acompañó a su jefe de entonces, el señor Lucas Palacios, a hacer la denuncia a la fiscalía. Él le envió un sobre sellado con la denuncia y fue personalmente a ingresarla a la oficina de partes. Había un audio que ahí se mencionaba, se adjuntó al Ministerio Público como corresponde y se ingresó la denuncia.

A la fecha, no tiene conocimiento de qué ha pasado en la instancia judicial, porque es un tema que ya está en manos del Ministerio Público. Pero, efectivamente, fue a hacer personalmente esa denuncia por instrucción del subsecretario.

Respecto de la consulta del diputado Miguel Mellado, en cuanto a cómo se llega a ser contratista, existe un reglamento para acreditarse en obras menores y obras mayores.

Hay un tema que quiere plantear, porque amerita que a futuro se revise lo que es el registro de contratistas. Están obligados a adjudicar las obras al que haga la oferta más barata y, *“créanme señores diputados y diputadas que, a veces, sufrimos cuando adjudicamos, porque sabemos cuáles empresas están con problemas, pero se cuidan mucho de no estar suspendidas del registro, de no entrar a Dicom y de tener los sueldos al día, pero saben que tienen deudas con los contratistas”*. Es más, por distintos lados les llegan cartas y reclamos, pero cuando ofertan están obligados a adjudicar al más barato y, normalmente, las empresas que están con problemas, Y muchas veces se sabe que la oferta más barata es de un contratista que esta con problemas. Opinó que ahí hay una falla en el reglamento.

Explicó que una empresa llega a ser contratistas, por una parte, por capacidad económica y, por otra, está en el reglamento. Ahora, tiene aprensiones al respecto, la capacidad económica no solo la dan las espaldas económicas y el dinero, sino la constitución de los equipos. Por ejemplo, un funcionario que haya trabajado 10 o 15 años en Vialidad tiene la capacidad económica para formar una empresa y, el solo hecho de estar en la sociedad o ser parte del equipo, le da un puntaje muy grande, de manera que cuando alguien de Vialidad se jubila, siempre va a llegar a una empresa, porque tiene experiencia y eso le da capacidad económica. Entonces, aquí hay una falla, a su juicio, en el registro de cómo se acredita la capacidad económica, por lo que sería bueno analizar este tema a futuro.

En relación con la pregunta del diputado Miguel Mellado, cuando se licita, los contratistas firman una declaración jurada de que conocen el

proyecto en su detalle y todas las decisiones técnicas; firman una declaración jurada de que conocen el proyecto.

Respecto de los sumarios por diseño, normalmente hay empresas consultoras que se dedican a hacer los diseños, pero a veces son antiguos, de dos o tres años. En ese sentido, efectivamente falta fiscalización, ya que hubo muchos problemas por diseño, los que, en definitiva, acarrean los problemas de obras, reconoce que sí ha habido serios problemas en los diseños de ingeniería de muchos proyectos.

En relación con la pregunta del diputado Ricardo Celis, declaró conocer al señor Fulgeri, en el año 2016 o 2017 lo conoció en una actividad social que realizó una concejala de la comuna Padre Las Casas, que fue la primera vez que lo vio. Estuvo en una reunión donde había más personas, alrededor de una hora y se retiró. Esa fue la única vez que lo vio; no aportó en su campaña nunca, porque no lo conocía; lo vio solo una vez, no hizo ningún aporte, no le pidió que lo hiciera y tampoco se lo ofreció.

Luego, lo volvió a ver en 2018, en el Ministerio de Obras Públicas. Lo conoció como un dentista que tenía clínicas dentales móviles que prestaban servicio a la municipalidad. Lo volvió a ver dos años después en la seremía; le pidió una reunión, habló un par de veces para reclamar porque Vialidad tenía pagos atrasados con él. Ese fue siempre su reclamo y siempre la respuesta fue la misma, que no le podíamos pagar porque no se cumplían los requisitos legales.

Respecto de la salida del exdirector, no es una facultad del seremi pedir la renuncia a un director; a los directores les pide la renuncia el director nacional o la autoridad superior que corresponda.

Sobre algunas presiones del señor Atton, señaló que quien pagaba era el gobierno regional, no pagaban la seremía, de manera que no puede decir que fue presionado, pero sí puedo decir con franqueza que fue citado a dos reuniones al gobierno regional; en una participó con el director de Vialidad y otros funcionarios, y también estaba el equipo del Gobierno Regional (GORE). En dicha reunión la posición compartida, tanto de la gente de Vialidad, de su director y de los técnicos del GORE, era de que no correspondía pagar al señor Fulgeri porque no había constituido las boletas de garantía.

Luego, el señor intendente de la época pidió una visita a terreno; fue a terreno y le llamó un par de veces, siempre para decir que resolviéramos el problema, pero entiende que no estaba al tanto de todos los temas administrativos. Pero no puede interpretar que fue una presión; sí hubo citaciones a reuniones y llamadas telefónicas. El equipo técnico de Vialidad y del GORE siempre fue de la idea de no pagar ese estado de pago, y no se pagó, y la razón es simple: no estaba la boleta de garantía.

Respecto del señor Gustavo Hasbún, fue de público conocimiento que el señor Hasbún fue candidato a senador y él a diputado, y también es de público conocimiento que cuatro meses antes de la elección se distanciaron completamente, ya que tuvieron diferencias graves en la campaña. Hace más de cuatro años que no sabe de él, cuando se investigó puso a disposición su teléfono para que vieran el tránsito de llamadas; nunca habló con él y nunca le llamó el señor Hasbún para pedirle algo.

Aclaró que también entregó sus *mails*, correos y las diferentes claves para que vieran los tráficos de llamados. Lo revisaron completo. Pero su teléfono se había perdido mucho tiempo antes de que se le requiriera, un

teléfono antiguo. El otro lo entregó y se perició. Estuvo ahí con los funcionarios de la PDI, después lo fui a buscar y se lo devolvieron.

Por otro lado, expresó que solo se decretaron estados de pago por obras hechas. Lo que el señor Fulgeri pretendía era que se le pagara el trabajo que él había adelantado, pero como no estaban aprobadas las modificaciones, esa obra no se pagó. Solo se pagaron obras aprobadas, efectivamente.

También no dijo algo que corresponde decir y es que el exdirector, don Rodrigo Toledo, informó por escrito al señor intendente Jorge Atton. Le dio las razones por las cuales no se podía decretar el pago y actuó muy diligentemente.

Finalmente, señaló que la primera vez que escuchó al señor Fulgeri, que fue el día 29 de agosto de 2019 en un medio de comunicación, decir que en Vialidad había irregularidades y que le estaban pidiendo coimas, al día siguiente redactó una denuncia al Ministerio Público, la que al día siguiente ingresó, pidiendo que se citara al señor Fulgeri para que él dijera qué funcionarios le estaban pidiendo plata o coimas, porque, a veces, es importante separar la paja del trigo. En este ministerio hay mil funcionarios y gran parte es gente decente, honesta y trabajadora, y no por unos pocos era justo que él dijera al voleo sin señalar a alguien que eran corruptos. Por eso ingresó esta denuncia contra él, para que se investigara quiénes le estaban pidiendo dinero.

3. Sesión 5ª, celebrada en lunes 24 de mayo de 2021.

El contralor general de la República, señor Jorge Bermúdez.²

Expresó que la primera parte de la presentación corresponde a un tema general, que se refiere a la obra pública como ámbito de actuación de la administración de riesgo, desde el punto de vista de la probidad o de la integridad, y otra parte específica, referida a esta investigación especial, es decir, una actividad de auditoría, a propósito del contrato específico que también ha sido analizado en las sesiones anteriores por parte de la comisión.

Destacó que la Contraloría tiene un plan estratégico, denominada Estrategia CGR 2021-2024, el cual señala cuáles son el objetivo, el rol y los énfasis que se quiere dar a la institución.

El otro objetivo específico dice relación con alinear el trabajo de la Contraloría General de la República hacia la promoción de la integridad y la lucha contra la corrupción, ya que la Contraloría forma parte del sistema de instituciones que tienen que ver con la probidad y con la lucha contra la corrupción del país.

Graficó las múltiples dificultades que muchas veces presentan las obras públicas, expresando que pueden parecer muy innovadoras y pueden haber sido pensadas con el legítimo deseo de satisfacer una necesidad, pero que pueden adolecer de errores o de riesgos desde el momento de su diseño hasta el de su ejecución o, después, durante su mantención. La obra pública es un ámbito de riesgo para el uso de los recursos públicos y, por lo tanto, también para la integridad pública.

En la obra pública se producen nudos que dan cuenta de ese riesgo de corrupción, en primer lugar, debido a la envergadura y a la unicidad de los

² <https://www.camara.cl/legislacion/comisiones/documentos.aspx?prmID=2803> (Sesión 5ª)

proyectos, ya que muchas veces son únicos, como en el caso de un puente, por ejemplo, el puente sobre el río Cau Cau.

En segundo lugar, este es un ámbito en que confluyen intereses públicos y privados. El interés público consiste en satisfacer una necesidad, mientras que el interés privado, es decir, el de la empresa que quiere ejecutar una obra, es recibir un justo beneficio por ello. Comentó que una obra pública involucra muchos contratos, y mientras más compleja y más grande, obviamente que habrá más contratos relacionados, correspondientes a subcontratistas y especialidades que harán que dicha obra sea más riesgosa.

Sostuvo que cuando los proyectos son poco frecuentes, como en el caso de un gran hospital, de un puente o de una carretera, los incentivos para obtener su adjudicación hacen que las empresas luchen para conseguirlo.

Agregó que, en una obra pública, la calidad de la construcción suele quedar oculta, por lo que, si no es fiscalizada *in situ* y en el momento, es poco probable que se pueda determinar qué pasó, porque la calidad constructiva queda tapada por el hormigón, por las terminaciones e incluso por la pintura, puntualizando que muchas veces falta la debida diligencia o la preparación del contrato.

Respecto a la ausencia de un poder adjudicador único. Manifestó que esto quiere decir que, en el sistema de Chile, existe una situación bastante compleja, en que muchos órganos públicos tienen la capacidad de construir. En Chile no solo construye el Ministerio de Obras Públicas, sino también el Ministerio de Vivienda y Urbanismo, el Ministerio de Salud, las Fuerzas Armadas y las municipalidades, y no todos tienen siempre la misma capacidad técnica, lo que también ocasiona que exista falta de transparencia.

Además, existe un costo de la integridad, es decir, para muchos contratistas, caer en situaciones de irregularidad implica perder un contrato, y obviamente que se produce una intervención gubernamental cuando se le da prioridad a ciertas obras “cueste lo que cueste”, lo cual también es un riesgo.

En todas las etapas de la obra pública existen riesgos de corrupción, desde el momento en que se idea el proyecto de una obra hasta su mantención, una vez que ya ha sido ejecutada; también en el financiamiento, en la planificación, en el diseño, en el proceso de licitación, en la ejecución y en su operación y mantención. En todas las etapas de la obra pública existe un riesgo de corrupción, y eso obviamente que debería alertar a la regulación de esa obra pública.

Informó que la OCDE publicó un informe sobre el cohecho a nivel internacional en que se determinó que el segundo ámbito de mayor riesgo es el de la construcción, con un 15 por ciento, o un 0,15 en un total de 1.

Por lo tanto, cuando se menciona que en la obra pública existe riesgo de corrupción, en el fondo no se está diciendo nada distinto de lo que ocurre en otras partes. No se debería interpretar esto como una ofensa, sino simplemente constatar un hecho que también ocurre en el ámbito internacional.

Esto ocurre incluso en los países más desarrollados, como, por ejemplo, en el caso del aeropuerto de Berlín, que se inauguró nueve años después del momento que se había previsto para que fuera puesto en operaciones.

Por otro lado, manifestó que la Contraloría General de la República, realizó una encuesta que fue la más grande que se hizo en Chile durante el año pasado, la que abarcó a casi 17.000 personas. Allí quedó de manifiesto que el ámbito de la construcción de obra pública es el tercero “ranqueado” desde el

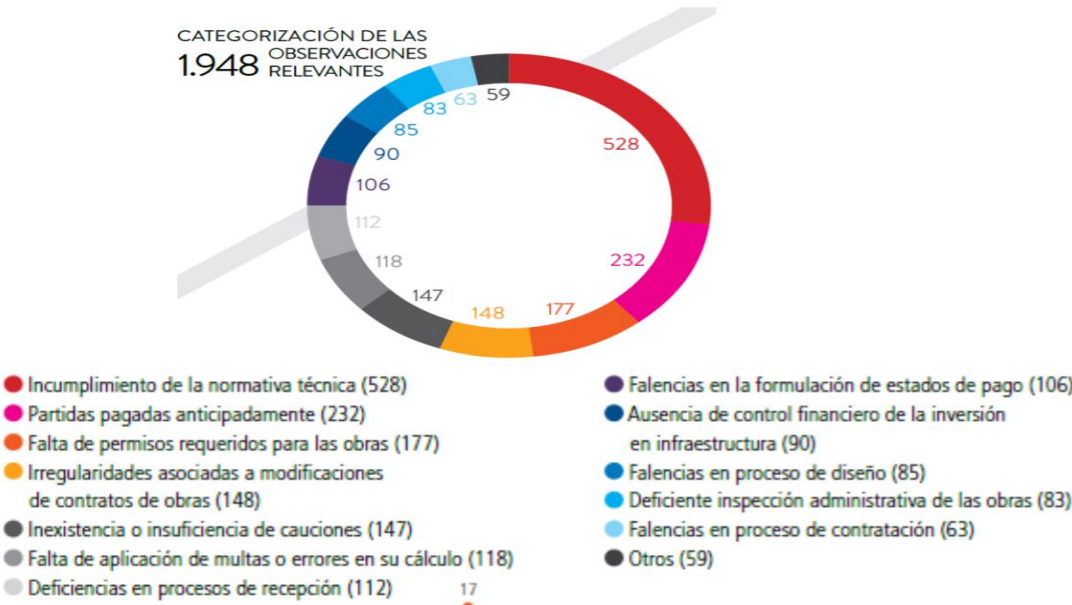
punto de vista de los riesgos de corrupción. El primero fue el de las compras públicas, el segundo el de la contratación de personal y el tercero el de construcción de obras públicas.



Fuente: elaboración propia.

Hizo alusión al estudio sobre Observaciones y Recomendaciones en la Ejecución de Contratos de Obra Pública, sugiriendo a los miembros de esta comisión que lo lean, ya que les podría ser de utilidad, en primer lugar, porque da cuenta de tipos de irregularidades que se producen en distintos tipos de obras. Luego, el estudio consigna algunas recomendaciones para superar tales irregularidades.

Agregó que, si tomamos las observaciones que ha detectado la Contraloría General de la República en materia de obra pública en los últimos diez años, aproximadamente, se pueden agrupar en casi 2.000 observaciones relevantes, graves, que se agrupan en distintos ítems; por ejemplo, observaciones por incumplimiento de normativa técnica, que es algo muy relevante. Recordó el caso referido a la licitación de un hospital en que el diseño del proyecto no incorporaba la solución de incendios. Un hospital puede enfrentar varios riesgos, pero el más grave es el de incendios, de modo que un proyecto de ese tipo debería incorporar esa solución.



En el caso del uso de los recursos se citan las partidas pagadas anticipadamente, sin que se hubiese ejecutado efectivamente la obra, ya que las partidas se pagan una vez que se han ejecutado. También se consigna la falta de permisos; los permisos de obra, en particular, los permisos para ocupar la vía pública o los permisos ambientales que necesitan las obras, por señalar solo tres ejemplos.

Asimismo, existen irregularidades en la modificación del contrato. Respecto de este punto, muchas veces las obras se adjudican para luego tener la ganancia en la modificación del contrato; se adjudican en precios bajos para después, por la vía de la modificación y el aumento de obra, tener, efectivamente, la ganancia; lo que es un riesgo tremendo.

Del mismo modo, inexistencia de las cauciones, que es la que permite garantizar el interés del Estado; la falta de aplicación de multas, lo cual es un ahorro para el contratista y una pérdida de recursos públicos; la deficiencia en el proceso de recepción, etcétera.

Hizo presente que en la lámina anterior se pesquisaron solo las observaciones más relevantes para categorizarlas en los grupos que aparecen, de los cuales da cuenta el estudio que citó.

Sobre el impacto de estas observaciones y qué significa que ocurran, aclaró que todas son situaciones perjudiciales no solo para el erario público, sino para la ciudadanía en general. En primer lugar, se tiene la obra, que al final, termina costando más, como en el caso particular de este camino que después vamos a analizar; obras que tienen problemas de operación y de puesta en servicio, o sea, la obra no servía para lo que efectivamente se había planeado o diseñado; puente Caucau es un buen ejemplo de eso, pero estamos llenos de casos parecidos que no son tan mediáticos, obviamente; obras ejecutadas con falencias constructivas; obras que están fuera de plazo y, lo más grave, obras que están definitivamente abandonadas.

Las causas de estas observaciones, en primer lugar, son causas del punto de vista de los antecedentes técnicos, legales y financieros en los contratos. Muchas veces, las bases administrativas o técnicas tienen problemas, es decir, son insuficientes y no tienen todos los antecedentes.

Luego, los proyectos están incompletos en la etapa de licitación y, también, falta una coordinación entre los distintos intervinientes que deben estar en la etapa de diseño de la obra. Por ejemplo, los intervinientes de la propia administración, cuando, digamos, el mandante quiere un determinado tipo de obra y, entre otros, la dirección de arquitectura no está interpretando debidamente eso que está necesitando el mandante.

En segundo lugar, respecto de los funcionarios que están encargados tanto del control como de la supervisión de la obra, estos no siempre tienen competencias técnicas ni son los funcionarios adecuados. Esto, *“me atrevo a decir”* que, en general, en el Ministerio de Obras Públicas no ocurre, no es tan clara esa falta de competencia técnica, pero hay que pensar que no todas las obras públicas, como había dicho antes, son realizadas por el Ministerio de Obras Públicas, sino también hay otros órganos públicos, como el Ministerio de Salud o las municipalidades, que realizan obra pública y ahí sí es posible decir que hay funciones que realizan inspectores técnicos o fiscales que no tienen la competencia necesaria; se desconocen las funciones y las facultades que se tiene y, lo que es peor, muchas veces se desconoce la normativa que se tiene que aplicar.

También, sobre la asesoría a la inspección técnica o fiscal de la obra -lo que se denomina asesoría al ITO, al inspector técnico de obra- no hay un

criterio objetivo para determinar la pertinencia de esa asesoría. Asimismo, faltan requisitos o estandarización de estos para cumplir con la asesoría, y también hay falencias en el control que debe hacerse ahora no solo de la obra, sino de aquel que, se supone, ayuda a controlar esta asesoría al inspector técnico.

En el control y gestión de la obra, muchas veces, no hay una estructura organizacional en materia de inversión e infraestructura. Las municipalidades pueden ser una muestra de esto; municipalidades pequeñas que están a cargo de una gran obra pública que deben realizar.

El señor Contralor, prosigue su exposición, señalando que, se observa la falta de experiencia de la alta dirección en materias de inversión e infraestructura. Es decir, el jefe del servicio, el intendente, el alcalde o el jefe del servicio de salud, no son competentes realmente en materia de obra pública. No tienen por qué serlo si, a lo mejor, su labor es otra.

Finalmente, se ve la falta de apoyo técnico legal en materias asociadas a la inversión en infraestructura, porque son materias muy específicas en una regulación compleja, muy técnica, que, a veces, hace que los técnicos y los abogados especialistas en las mismas sean muy pocos.

Sobre las recomendaciones que hacía la Contraloría y que están contenidas en este estudio que mencionó, expresó que, en primer lugar, se debe tratar de uniformar la regulación y, además, usar bases tipo. El uso de las bases tipo sería deseable que fuera obligatorio, pero, desgraciadamente, muchos servicios públicos piensan que sus requerimientos de obra pública -y esto no solo vale para la obra pública, sino para la contratación en general- son tan especiales que no ameritan el uso de una base tipo.

Además, recomendó que debiera haber un solo registro de contratistas de consultores, ya que, a menudo, un contratista que es suspendido en un servicio o en una municipalidad sigue vigente en otro y, por lo tanto, puede seguir ejecutando obras, bien o mal, en otros servicios o en otras regiones.

También, desde el punto de vista de la idoneidad financiera, con frecuencia, cuesta determinar si determinada empresa tiene las espaldas financieras para poder realizar un contrato. Esto después genera un tremendo problema, porque la aplicación de una multa, por parte del ministerio del servicio, hace que la empresa quiebre, porque no tiene la capacidad financiera para pagarla.

Así también, sería necesario dictar normas específicas para obras públicas en materias que se presentan cuando se está frente a situaciones de catástrofe, en que, a menudo, la regulación de catástrofes o situaciones, como la que vemos en la actualidad, hace que se salten muchos de los procedimientos, con el riesgo que eso conlleva.

Después, siempre desde el punto de vista de las recomendaciones, existen ciertas actividades previas a la contratación que deberían estar bien resueltas. Por ejemplo, que el proyecto esté acabado y actualizado, y que estén todos los informes respecto del mismo. En el caso puntual del camino que se va a analizar, hubiese sido muy deseable que la Dirección de Vialidad tuviera un informe hidrológico, o de precipitaciones, del sector donde se iba a construir, porque eso, probablemente, hubiese ahorrado alguna de las dificultades que ha tenido o también resuelto algunos problemas que van a incidir luego en la ejecución de la obra, tales como, tener un registro de las expropiaciones; tener claro el uso del suelo y que el terreno esté disponible, a veces está siendo ocupado por una población que ha tenido su origen en una toma. Al respecto, recordó el caso del puente que se construyó sobre el río Biobío, en que la población Aurora de Chile fue

cambiada hace poco tiempo, y el puente estaba terminado hace años, pero no se podía usar.

En el proceso de contratación, recomendó que la contratación tiene que ser conforme a la normativa y esta última debería ser la más actual posible; cabe señalar que hoy se tiene una normativa que podría ser actualizada.

También propuso la aprobación administrativa de los antecedentes de la convocatoria; que se cumpla con los plazos, para todos; que se utilice, sobre todo, la licitación pública, que es el procedimiento competitivo por sobre el trato directo y, además, que, efectivamente, se cumpla con el otorgamiento de las garantías tanto de la seriedad de la oferta como luego de la ejecución del contrato.

Respecto de la ejecución del contrato, opinó que sería necesario asegurarse de que la información está suministrada correctamente por la inspección técnica. Es decir, el control sobre el ITO debe ser más eficiente, porque todos los pagos, los estados de pago, los aumentos de obra, la calidad del material que se utiliza, el cumplimiento al final de lo contratado, depende de la figura del inspector técnico de la obra. El ITO y la asesoría a la inspección técnica juegan un rol clave en esta materia.

Asimismo, enfatizó que los controles deben ser, entonces, adecuados también a la naturaleza del contrato. No todos los contratos son iguales, ya que hay obras muy complejas, como la construcción de un hospital, que requiere ciertos controles que son distintos a los de la mera mantención de un camino. Las modificaciones de obras también son muy complejas por los riesgos que ahí existen, los aumentos de plazos, las reprogramaciones, las obras extraordinarias y las indemnizaciones.

En el mismo sentido, las aplicaciones de sanciones o multas -y estas van para ambas partes- porque, por un lado, no aplicar la multa o condonarla significa un beneficio para el contratista, lo que obviamente es un riesgo, pero, por otro, en la práctica, aplicar multas que pueden ser muy leoninas puede traducirse en que esa empresa quiebre y no termine de ejecutar la obra, y ahí siempre la autoridad que la aplica está en esa dicotomía, por lo que ello debe estar adecuadamente regulado. Obviamente, debe haber una participación de la asesoría en la inspección técnica final.

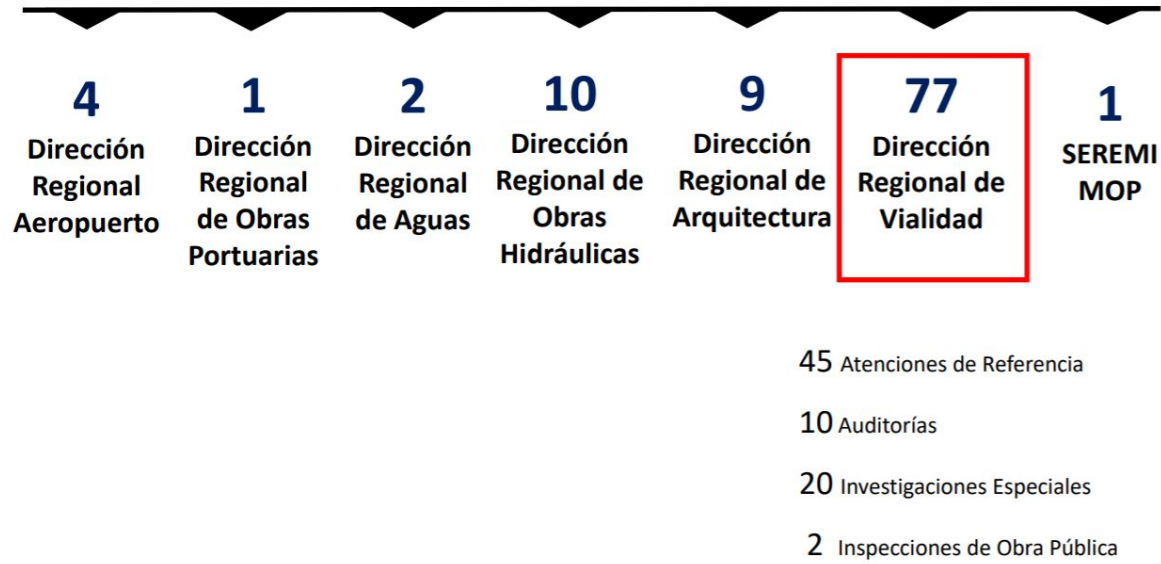
En cuanto a la recepción, liquidación y explotación de la obra, que sería la parte final, la recepción y liquidación oportuna debe ser de acuerdo a la normativa, toda vez que muchas veces, la liquidación no se produce y, por lo tanto, quedan vigentes los contratos por años.

Respecto a las fiscalizaciones vinculadas al mandato de la comisión, afirmó que la Contraloría ha realizado un cambio orgánico desde 2016, que se plasmó en 2017, y que se tradujo no solo en la creación de las contralorías regionales metropolitanas, sino también en la creación de departamentos especializados en materia de obras públicas y, por tanto, tratan de dar una mayor fuerza a ese ámbito de control por parte de la Contraloría. Por eso tienen esta cantidad de observaciones y fiscalizaciones desde 2008 a 2021.

Informó que se habían realizado 104 fiscalizaciones en total al Ministerio de Obras Públicas en la Araucanía, con la distribución de las distintas direcciones regionales: de Aeropuerto, de Obras Portuarias, de Aguas, de Obras Hidráulicas, de Arquitectura, de Vialidad y a la seremi. En particular, hay 77 a la Dirección Regional de Vialidad, de los que diez son auditorías; veinte, investigaciones especiales; dos, inspecciones de obras públicas; y treinta y dos,

atenciones de referencia, que son hechos puntuales denunciados, muchas veces, por particulares.

104 fiscalizaciones al MOP Araucanía



Respecto de las principales observaciones que se han detectado, en particular, de la Dirección de Vialidad en La Araucanía, señaló que estas están agrupadas por ítem y, luego, se menciona cuáles son los informes que dan cuenta de dichas observaciones.

En primer lugar, partidas pagadas y no ejecutadas. Manifestó que el nombre es bastante auto explicativo, pues básicamente se trata de que hay avances financieros en los pagos que se hacen, porque así se van pagando los estados de pagos y, luego, se verifica si efectivamente lo pagado se condice con lo ejecutado, lo que no era así. Por lo tanto, hay una diferencia, pues no debió haberse pagado esa cantidad de recursos. Por ejemplo, solo en el último informe, como pueden observar en la lámina, el N° 670, de 2018, se aprobó un avance financiero mayor a lo efectivamente ejecutado que ascendió a 726 millones de pesos.

1. Partidas pagadas y no ejecutadas
Informe Final N° 272/2015: Se observa una diferencia de \$46.812.260 y \$63.206.249 correspondiente a lo pagado y no ejecutado (pág. 4)
INVE N° 44/2017: Se aprobó un avance financiero superior al efectivamente ejecutado por la sumas de \$ 14.303.474 y \$ 16.736.010 (pág. 15)
INVE N° 336/2017: Pago anticipado de obras no ejecutadas por la suma de \$16.731.200 (pág. 9)
INVE N° 228/2018: Pago de partidas no ejecutadas en contrato de mejoramiento de ruta entre localidades de Almagro y Barros Arana, por la suma de \$22.615.116 (pág. 20)
Informe Final N° 670/2018: Se aprobó un avance financiero mayor al efectivamente ejecutado, que en total ascendió a \$726.717.175 (pág. 74)

Explicó que una multa no cobrada significa un incumplimiento por parte del contratista a los términos del contrato que amerita que se curse una determinada multa por la Dirección de Vialidad. De ahí se da cuenta de los distintos casos en que no se había cursado una multa al contratista.

2. Multas no cobradas
Informe Final N° 272/2015: correspondiente a ausencia del profesional del laboratorio de autocontrol por 255 UTM y a incumplimiento de instrucciones del laboratorio Regional de Vialidad por 150 UTM (pág. 8).
INVE N° 532/2016: correspondiente a ausencia del profesional de prevención de riesgos y diferencia de mano de obra ofertada y contratada, por un total de 1.635 UTM (pág. 11)
INVE N° 44/2017: correspondiente a ausencia de laboratorista vial clase “C” por la cantidad de 610 UTM y atraso en la instalación de letrero de obra por 21 UTM (pág. 18)
INVE N° 336/2017: correspondiente a incumplimientos del contratista durante el desarrollo de la obra aplicar y requerir los cobros de las multas por las cantidades de 336 UTM y 180 UTM (pág. 12)
Informe Final N° 670/2018: correspondiente a atraso en el término de la obra por \$300.449.835 (pág.87) y a casos de falta de registro de contrato de profesionales por \$ UTM 18.465 (pág. 89). 21 profesionales que firmaron antecedentes técnicos en el desarrollo de los proyectos en estudio no trabajaban en las respectivas empresas constructoras a la fecha de suscripción de dichos escritos.

Posteriormente, se detectan incumplimientos de las especificaciones técnicas del contrato, es decir, la calidad de la obra que debe responder a determinadas especificaciones, por ejemplo, a un tipo de material que se utiliza.

En este caso, en el informe de investigación especial N° 44, de 2017, el certificado de análisis de materiales es inconsistente con lo ejecutado en el terreno, ya que hay solo un par de cables de acero de diámetro 12 milímetros, en circunstancias de que las alas del puente habían sido concebidas con tres pares de cables de acero. Entonces, era un par de cables versus tres que se habían especificado y también pagado. Es una observación importante, porque la obra pública tiene que cumplir con un determinado plazo de vida útil.

3. Incumplimiento a especificaciones técnicas
INVE N° 45/2013: Se constató la existencia de defectos en el pavimento (pág. 6).
INVE N° 921/2015: Inconsistencias en el pavimento de la ruta (pág. 11).
INVE N° 922/2015: Se advierte un control deficiente de la obra en lo relativo a la calidad de los materiales (pág. 4).
INVE N° 44/2017: Certificado de análisis de materiales inconsistente con lo ejecutado en terreno (pág. 11), e instalación de <u>un</u> par de cables de acero de diámetro 12 mm. en circunstancias que las alas del puente fueron concebidas con <u>tres</u> pares de cables de acero (pág. 11).
INVE N° 228/2018: Pago de partida ejecutada en contravención a las especificaciones técnicas en contrato de mejoramiento de ruta entre localidades de Almagro y Barros Arana, por el monto de \$ 19.710.221 (pág. 22).
Informe Final N° 670/2018: Pago de partida ejecutada en contravención a las especificaciones técnicas, en contratos SAFI N° 233.241 por \$2.094.642 y SAFI N° 254.757 por \$56.409.543 (pág. 85).

Luego, mencionó que otro grupo de observaciones son las operaciones superpuestas y/o traslapes. Explicó que, han ido detectando consistentemente, a propósito del uso de tecnología de georreferenciación, en que se contrata, por ejemplo, la mantención de un camino que parte -voy a inventar- del

kilómetro cero al diez, y luego se contrata la continuación de la mantención de ese camino del kilómetro nueve al veinte. Es decir, hay dos kilómetros -el nueve y el diez- que están superpuestos entre dos contratos. Es un ejemplo burdo, pero hemos detectado que se traslapan obras públicas con otros contratos, lo cual es una tremenda ineficiencia por parte de la administración.

4. Operaciones superpuestas y/o traslapes
Informe Final N° 21/2009: De la revisión de los antecedentes, se observa que existen 3 tramos del Camino Almagro-Rulo-Cardal-Puente Fierro cuya ejecución se traslapa con otros contratos (pág. 8)
Informe Final N° 713/2017: Pago de operaciones en rutas consideradas en dos contratos por \$7.134.684 y \$69.975.436 (pág. 38).
Informe Final N° 670/2018: Pago de operaciones en caminos considerados en dos contratos: 1) Superposición de contratos en la comunidad Pascual Huenupi 2, Purén por \$5.249.291 y 2) Superposición de contratos en la comunidad Juan Carriman, Purén por \$5.118.543 (pág. 96).

Además, señaló que al hacer valer la posición funcionaria, se han detectado en otros ítems de observaciones o faltas a la probidad. Por ejemplo, uno puede ver en el informe N° 422, de 2015, que sale en 2016, que el inspector fiscal vende un camión de marca Mack a la empresa CSP Ingeniería Limitada en la época durante la cual fue designado inspector fiscal de las obras adjudicadas a esa empresa. Claramente, ahí hay un conflicto de intereses, ya que esa persona hizo valer su posición funcionaria, y así sucesivamente.

Algo similar ocurrió en el informe final N° 1.037, de 2017, cuando la jefa de la unidad de Recursos Humanos y Administración de la Dirección de Vialidad firmó y visó resoluciones de feriados y cometidos con viáticos a nombre de un funcionario, que es su hermano. Eso, obviamente, no se puede hacer, por lo que debió haberse abstenido.

Otro ejemplo es el caso de la investigación N° 228, de 2018, en que la Dirección Regional de Vialidad adjudicó cinco contratos a la empresa Cygsa S.A., en circunstancias de que el exdirector regional es cuñado del gerente de la zona sur de la empresa.

5. Faltas a la probidad: Hacer valer posición funcionaria
INVE N° 422/2015 (pág. 4) Inspector fiscal vende un camión marca Mack a la empresa CSP Ingeniería Ltda, en la época durante la cual fue designado inspector fiscal en obras adjudicadas a dicha empresa.
Oficio N° 5977/2015 Funcionario de la DRV está ante una eventual vulneración al principio de probidad administrativa, por haberse dirigido al lugar de trabajo del Jefe de Laboratorio de la empresa “Consortio Grupo Apia Limitada”, exigiendo el pago de un dinero adeudado a título personal y representarle que se comunicaría con un funcionario del SERVIU para que verifique si cumplió con los requisitos exigidos en la licitación del contrato suscrito entre su empleador y este último Servicio, por lo que la DRV debería instruir un proceso sumarial.

5. Faltas a la probidad: Incumplimiento al deber de abstención

Informe Final N° 1.037/2017 (pág. 10)

- Jefa de la Unidad de Recursos Humanos y Administración de la DV firmó y visó res. de feriados y cometidos con viáticos a nombre de un funcionario, que es su hermano.

INVE N° 228/2018 (pág. 7)

- La DRV adjudicó 5 contratos a la empresa Cygsa S.A en circunstancias que el ex Director Regional es cuñado del Gerente Zona Sur de la empresa.
- Ex Director Regional de Vialidad aprobó los estados de pago de la empresa.

Informe Final N° 670/2018 (pág. 24)

- Ex Seremi del MOP suscribió la res. exenta DRV N° 709, de 2017, que adjudicaba el contrato SAFI N° 263.245 a una empresa contratista en la que trabajaba su cuñado.
- Inspectora fiscal no se abstuvo en los contratos SAFI N° 254.754 y N° 254.755 siendo adjudicados a la empresa en que trabajó su hermano.

Dejó en claro que lo anterior, se traduce en trece sumarios que se han llevado a cabo por la Contraloría. Hay uno solo que está pendiente, que es este último, el de la investigación especial N° 247, que acaba de comenzar, porque el informe acaba de ser despachado; hay diez sumarios incoados por la Dirección de Vialidad; se ha derivado cuatro informes, porque ven que hay visos de delitos al Ministerio Público al igual que en el caso del informe de la investigación especial N°247, y dos reparos, es decir, dos juicios por responsabilidad civil, que se inician a partir de los dos informes que están ahí.

Respecto a la investigación especial la N° 247, que han realizado en la regional de La Araucanía y que se refiere al contrato de conservación de caminos básicos Chucauco-Schleyer-Vida Nueva, comuna de Villarrica, en la provincia de Cautín, Región de La Araucanía, informó lo siguiente:

Es una auditoría hecha a una actividad específica que ha realizado un determinado servicio. En este caso, una auditoría a este contrato. No es a todo el proceso de todos los contratos que realiza la dirección, sino solo a este en particular, donde se trata determinar si hubo irregularidades en el desarrollo del contrato ya mencionado, asociado tanto en la etapa de formulación del proyecto, adjudicación, ejecución, liquidación y pago del mismo. Ese es el objetivo de esta investigación.

A mayor abundamiento, hizo alusión a los antecedentes del contrato, señalando que este contrato está financiado por el gobierno regional, es decir, el mandante es el gobierno regional y lo ejecuta, como ejecutor o como mandatario, la Dirección de Vialidad de la Región de La Araucanía. Más o menos, es un área de siete kilómetros para mejorar el estado del camino.

Este mejoramiento es importante porque, en el fondo, hay distintos tipos de contratos que se realizan. Ahora, cuando se ejecuta un determinado nivel de actividad, se puede decir que es solo un contrato de conservación para mejorarlo, pero hay otro que es para cambiar el estándar del camino, mejorarlo y pasarlo a un nivel superior, lo cual acarrea otros procedimientos y otras autorizaciones. Por eso es importante tener en cuenta esa diferencia.

Entonces, -prosigue el Contralor- como se trataba de la conservación de este camino había una pavimentación con un tratamiento superficial doble, que se denomina DTS, un saneamiento y limpieza de faja, excavación en el terreno. Incluso, independiente de la naturaleza que este tuviera, había que reemplazar e instalar algunas obras de arte, había dos losas de hormigón

que había que realizar y la demarcación e instalación de señales verticales y barreras de contención doble onda.

Era un contrato a serie de precios unitarios. La serie de precios unitarios significa que lo que se va a pagar es lo que efectivamente se le va encargando al mandante a realizar, y eso es bien importante. Por tanto, puede haber una diferencia en las cantidades, se puede encargar más o menos, pero lo que efectivamente se le encarga es lo que se le va a pagar.

La empresa contratista es la Sociedad de Servicios Generales y Construcción Ltda. El monto del proyecto original fue de 1.288 millones de pesos y el aumento de obras iba a llegar a 340 millones de pesos y fracción. Esos son los antecedentes del proyecto.

Mostró un plano de la ubicación del proyecto que da cuenta, más o menos, dónde está. Expresó que el camino N° 1, Villarrica, que es el más breve, serían dos kilómetros o un poco más; y el otro que es de cinco kilómetros, correspondiente al camino N° 2.



Dio a conocer una línea de tiempo de lo sucedido en el caso en comento:

2016	2018
Se presenta iniciativa al Sist. Nacional de Inversión "Contrato de Caminos Básicos Chucauco-Schleyer-Vida Nueva, comuna de Villarrica, provincia de Cautín, Región Araucanía"	7/03: Se adjudica y aprueba contrato bajo modalidad a serie de precios unitarios, sin reajuste, por \$1.288.557.391 IVA incluido a Sociedad de Servicios Generales y Construcción Ltda. 27/04: Se hace entrega de terreno. 06/08: Contratista solicita aumento de obras a DV y modificación del contrato producto de deficiencias del proyecto advertidas con ocasión de frente de mal tiempo. 13/09: Inspectoría fiscal remite requerimiento a DV. 15/12: DV remite antecedentes de modificación de obras a Intendente.
2017	2019
27/04: GORE suscribe convenio mandato con Dirección de Vialidad (DV). 16/08: Se efectúa llamado a licitación pública para la ejecución del proyecto. 16/10: Providencia Director de Vialidad que instruye adjudicar el contrato.	25/01: GORE aprueba modificación de obras y aumento de plazo 13/03: CORE aprueba modificación de obras y aumento de plazo. 15/03: Se aprueba aumento de plazo de 120 días corridos. 28/05: La DV aprueba paralización de faena a solicitud de contratista desde 01/03 al 30/09, se establece nueva fecha de término el 23/12/2019. 10/06: DV aprobó aumento de obra, quedando en \$1.628.730.689 IVA incluido. 4/09: DV resolvió el término anticipado del contrato y su liquidación con cargo. A la fecha se habían cursado 11 estados de pago por \$827.718.000.

Explicó que el 2016 se presentó esta iniciativa al Sistema Nacional de Inversión. En abril de 2017, el gobierno regional suscribió este convenio-mandato con la Dirección de Vialidad para ejecutar esta obra, es decir, el GORE le encarga al especialista, a la Dirección de Vialidad, que realice esta obra.

El 16 de agosto del mismo año se efectúa el llamado a licitación pública para la ejecución del proyecto. El 16 de octubre se dicta una providencia o resolución del director que instruye adjudicar este contrato a esa empresa. El 7 de marzo se adjudica y se aprueba el contrato bajo esta modalidad ya señalada, de serie a precios unitarios, que es sin reajuste, por 1.288 millones de pesos y fracción a esta sociedad. El mes siguiente, el 27 de abril, se hace entrega del terreno. El 6 de agosto de ese año, el contratista solicita un aumento de obra a la Dirección de Vialidad y una modificación del contrato, producto de las deficiencias del proyecto advertidas con ocasión del frente de mal tiempo.

El 13 de septiembre, la inspectora fiscal remite este requerimiento a la Dirección de Vialidad. El 15 de diciembre la Dirección de Vialidad remite los antecedentes de modificación de las obras al intendente, porque –tal como les decía- el gobierno regional es el mandante. El 25 de enero de 2019, el GORE aprueba la modificación de las obras y el aumento de plazo. En marzo de ese mismo año, el Consejo Regional aprueba esta modificación de obras y el aumento del plazo. El 15 de marzo se aprueba el aumento de plazo por 120 días corridos, que sería el acto administrativo, y la Dirección de Obras aprueba, el 28 de mayo, la paralización de la faena, a solicitud del contratista, entre el 1 de marzo y el 30 de septiembre.

Se establece como fecha de término de contrato el 23 de diciembre de 2019.

Por último, hizo presente que el 10 de junio se aprobó el aumento de obra, quedando en 1.628 millones de pesos y fracción, que es la suma de los dos montos que había señalado. Y el 4 de septiembre, la Dirección de Vialidad resolvió el término anticipado del contrato y su liquidación.

Cabe hacer presente que, a la fecha, se habían cursado 11 estados de pago por la cantidad de 827 millones de pesos.

Respecto a los principales hallazgos, indicó que se encuentra todo en el informe que da origen a esta presentación, sin embargo, procedió a explicar lo siguiente:

En primer lugar, desde el punto de vista de la dilación de gestiones, en particular respecto de la adjudicación del contrato, la resolución de adjudicación se realizó 155 días después de la apertura de la licitación. El plazo que este establece en el Reglamento de Contrato de Obra Pública, en el artículo 86, es de 60 días.

La pregunta que cabe hacer es ¿Por qué se produce esta dilación? Puede ser algo formal, pero indica la manera en que esto se podía haber ejecutado. Se constató que la adjudicación se realiza el 24 de septiembre de 2017, la que luego fue dejada sin efecto en dos oportunidades por la fiscalía regional del MOP. Aquí hay un problema porque efectivamente la fiscalía regional del MOP solicita aclarar antecedentes legales a la empresa, ámbito que se debe dilucidar en el sumario administrativo.

¿Por qué la fiscalía hizo esas observaciones que luego levanta? Porque el visto bueno se obtiene por parte de esa fiscalía el 15 de enero de 2018. El problema que había, a esa fecha, es que faltaba poder imputar

presupuestariamente ese contrato que se estaba adjudicando porque, como había pasado de un año a otro, había un problema con el presupuesto.

Agrega el señor Contralor que, en cuanto a la tramitación del proceso de modificación de la obra, hay tres situaciones de dilación en los plazos de revisión por parte de la Dirección de Vialidad y el Gore. Hay una solicitud de cambio del proyecto que hace el contratista el 6 de agosto de 2018. Ese requerimiento se envía a revisión a la inspectora fiscal el 13 de septiembre de 2018.

Ahora bien, hay un cambio de inspector fiscal. El contratista solicita la modificación del proyecto, pero también en forma paralela plantea reclamos en contra de la inspección fiscal y solicita que se cambie al inspector. Ese cambio también retrasa la revisión de esos cambios del proyecto que él estaba solicitando.

El 5 de diciembre de 2018, el director de Vialidad manda al intendente los antecedentes de modificación para la revisión y visto bueno. Se obtiene la autorización al aumento efectivo de la obra el 25 de enero de 2019. Ahí también hay varios ítems que veremos más adelante, desde el punto de vista del proceso que se produce para la modificación de la obra. La aprobación técnica se realiza el 25 de enero por el jefe de División de Análisis del gobierno regional, y -pasa todo el verano- el 13 de marzo de 2019 el consejo regional aprueba el aumento de obra.

Uno puede decir de esta parte que hay una modificación del contrato que se solicita, luego vamos a ver si estaba justificada o no. Pero, además, hay una serie de retardos desde el punto de vista de la tramitación, que no necesariamente incide en las obras. En forma paralela se siguieron cursando estados de pago y se siguió -se supone- ejecutando la obra. No era una imposibilidad para poder realizarla.

Sobre la falta de entrega de documentos relacionados con el proyecto y de algunas deficiencias de los antecedentes que los componían, explicó que si bien es cierto esta obra fue hecha a través del Mercado Público, estaban los antecedentes. Además, que fue hecha por licitación pública, hubo algunos antecedentes que no estaban claramente acompañados, por ejemplo, respecto de los perfiles longitudinales de los caminos. Eso dificultó también el proceso de auditoría que realizan. En particular, faltaban esos antecedentes técnicos publicados en Mercado Público como, por ejemplo, planos y planillas de cubicaciones de algunos cuadros de obra. Esto es un poco técnico, pero hubiese permitido hacer mejor la comparación entre lo que se estaba haciendo y lo que efectivamente se había encargado.

Como Contraloría, en particular la regional de La Araucanía, para determinar la información pertinente del contrato, tuvo que realizar una verdadera labor investigativa, por así decirlo detectivesca, ya que en muchas ocasiones no se entregó la información respecto del estudio del proyecto y el levantamiento topográfico, que es un elemento bien importante. De hecho, se solicitó informe al jefe del Departamento de Proyectos de la Dirección de Vialidad el 15 de octubre de 2019 y varias veces más, mediante varios correos -de eso se da cuenta en el informe-, y la información fue aportada de manera incompleta en varios momentos. El 28 de octubre del mismo año se recibe la información que omite la topografía de todo el camino N° 1, y los elementos de topografía y la acreditación sobre la entrega de ellos al contratista. Luego, el 24 de diciembre de 2019, se responde que no se dispone del respaldo sobre la facilitación de los documentos a la empresa, sin aclarar la falta de topografía del camino N° 1.

Otro de los hallazgos tiene que ver con las incongruencias en las cantidades de obra del proyecto, que es un antecedente de tipo técnico, del que

se da cuenta entre las páginas 32 y siguientes del informe. Declaró que al comparar las cubicaciones contenidas en los cuadros de obras de los caminos para la operación de sub-base granular, contenidos en el expediente de la licitación, se observó que se estaba utilizando un material de mayor costo y un aporte estructural que no era el que necesariamente se requería para ese tipo de obra, es decir, un camino tiene distintas capas y una de ellas es la sub base granular. Lo que se determinó es que se estaba considerando mayor cantidad de metros cúbicos de esas capas que las que eran necesarias para la obra, y eso, obviamente, la encarecía. Por así decirlo, el perfil que se estaba levantando era mucho más alto que el que se necesitaba. El material utilizado para esa sub base granular resultó ser más caro en comparación con uno de otra calidad.

Respecto de la modificación del contrato e incumplimiento de funciones por parte de la Dirección de Vialidad: en primer lugar, se advierte, a partir de la revisión efectuada a los planos de topografía, de las cotas de terreno y de la rasante proyectada, en el proyecto original ya consideraba el levante de rasante del camino y la solución para los problemas de anegamiento.

Eso quiere decir que el proyecto original consideraba cierta altura del camino. Ya consideraba -por eso se había ejecutado con cierta altura- los problemas de anegamiento, es decir, la posibilidad de que el camino se inundara con las lluvias, por lo que esa modificación, por lo menos desde la visión de la Contraloría, de aumentar más la altura por posible anegamiento, no era necesaria, porque ese objetivo ya estaba considerado en el proyecto original.

Lo anterior deja de manifiesto que el fundamento de la modificación de la obra no era correcto y evidencia que el gobierno regional no revisó los antecedentes contenidos en el proyecto original ni en las modificaciones.

Cabe agregar que respecto del camino N° 1, no existe una anotación de anegamiento, por lo que no se justificaba la necesidad de levantar la rasante de dicha vía, y respecto del camino N° 2, el proyecto original contempló una solución para los problemas de anegamiento que ya se generaban a la fecha de elaboración del proyecto mismo. Por lo tanto, insistió, no era necesaria una modificación adicional. Pudieron haber existido fundamentos para la modificación, sobre todo en un sector donde se construyeron algunos condominios; sin embargo, la Dirección de Vialidad debió haber considerado que, al construirse esos condominios -y eso está en el último punto de esta lámina-, las obras relativas al tapado de zanjas o los canales de aguas lluvia debían ser realizadas por el mismo condominio que las ocasionó, porque ya estaban construidas. No era algo que debía asumir la propia Dirección de Vialidad.

El punto 2) da cuenta de algo que ya había señalado. Lo que ocurrió fue que no hubo un estudio hidrológico para saber qué era lo que se inundaba, qué tan necesario era elevar la rasante del camino y si el ancho de la faja era suficiente.



Acotó que más que los desperfectos que tiene el camino, lo importante es fijarse en la altura que tienen los predios. En una situación normal, los predios están a la misma altura del camino y eso permite, por ejemplo, que una persona, como la que está en la casa del fondo, pueda salir al camino sin necesidad de una mayor obra. Eso es lo que se ha construido. Se aprecia cómo se ha rellenado con material, que se ha ido desprendiendo y ha caído en la zanja, que podría taparse y que el algún momento se va a llenar de agua de nuevo. Ese es uno de los peligros de haber elevado tanto el nivel del camino. Obviamente, en el camino no hay una berma, lo que podría ocasionar el volcamiento de un vehículo si se sale un poco del camino. Por lo tanto, existe un problema respecto de cómo quedó construido el camino y en qué condiciones se encuentra hoy.



La siguiente lámina muestra nuevamente esta obra de arte. Se ve el ducto por donde debería circular agua, pero acá lo que quiero poner de manifiesto es la altura que se le dio a esas partes al camino, lo que resulta muy peligroso para el tránsito de vehículos.



La siguiente lámina muestra que, producto de cómo se rellena con material, este ha quedado mucho más alto que como era originalmente y mucho más que los predios colindantes, y ello va a generar, tanto problemas de acceso como de inundación.



La lámina que sigue muestra un cajón de hormigón armado, incorporado en la modificación de las obras, da cuenta de cómo pudo haber quedado el camino en cuanto a la altura. Esa es una obra de arte que está bien construida.



La capilla que se muestra en esta lámina pone como ejemplo paradójico, porque esta se encuentra a un nivel más bajo que el camino y no cuenta con una vía de acceso a ese camino, obviamente, porque no está contemplada. Entonces, cabe preguntarse cómo van a acceder los feligreses a esa capilla cuando se abra nuevamente. Obviamente, eso va a significar un problema.

Respecto del eventual cambio de estándar de este proyecto, algo que no necesariamente está justificado, y la falta de justificación en sub base nivelante. En el camino N° 2 se advierte que, más o menos desde el kilómetro 2, al considerarse la sub base nivelante, hay un mejoramiento, que va más allá de la conservación del camino. Eso queda en categoría de mejoramiento, y cambia la capacidad estructural del camino.

En cuanto al levantamiento de la rasante considerada en la modificación, se advierte que, en los 7 kilómetros, esta sube en promedio 0,36 metros respecto de la cota de la rasante del proyecto original. En un tramo se advierte que sube más de un metro. Para el levantamiento de la rasante se utiliza material de sub base, que es más caro que el que se utiliza simplemente para levantar un terraplén.

Lo anterior implica que el proyecto podría ser considerado como mejoramiento del camino y no de mera conservación, por lo que debió haber sido sometido a otro proceso, denominado proceso de evaluación y recomendación del Ministerio de Desarrollo Social, y eso no ocurrió.

Recordó que se pagaron 11 estados de pago. Respecto del N° 12, que fue el último, hubo algunos problemas. Este fue elaborado y aprobado por la inspectora fiscal, a requerimiento del director regional, a pesar de que, en estricto rigor, el estado de pago no cumplía con los requisitos legales y técnicos necesarios para su tramitación, por tres puntos:

1. El estado de pago se podía cursar y para eso no debía tener deudas con los trabajadores de la faena.
2. Debía acreditarse la calidad de la obra ejecutada. Eso significa que había que contar con los ensayos o ensayos de laboratorio, y
3. Había que acreditar que las obras a pagar correspondían efectivamente a lo ejecutado.

Comentó que esas tres condiciones no estaban en ese estado de pago. Por lo menos, eso es lo que ha acreditado la Contraloría General de la República y es una de las razones por las que están haciendo el sumario. Si se hubiese aprobado dicho estado de pago, hubiese significado un beneficio para la empresa constructora a cargo de la obra, lo que vulneraría los principios de estricta sujeción a las bases e igualdad ante los oferentes, que debiesen observarse en todo el ítem contractual.

Esta lámina muestra una foto del informe, de la página N° 58. Con esto, se refiere a las declaraciones que dan los propios funcionarios, en cuanto a que habrían sido presionados para poder cursar el estado de pago. Es decir, la inspectora fiscal dice: “Lo cursé porque el director, a su vez, me lo pide insistentemente”, y el director regional de Vialidad dice: “Bueno, lo cursé porque las autoridades de más arriba, de la Seremi y de la intendencia, también me lo piden y tenía un justo temor.”. Eso es lo que se dice en sus declaraciones y obviamente son base para el sumario que estamos instruyendo.

En cuanto al fundamento para insistir a la inspectora fiscal que generara un estado de pago incompleto, señala el ex Director Regional, que dicha situación se basó en las instrucciones directas y perentorias del Intendente Regional de la época, don Jorge Atton Palma, las que fueron reiteradas por el Secretario Regional Ministerial de Obras Públicas de La Araucanía, don Henry Leal Bizama, pese a que estas fueron representadas a ambas autoridades en conversaciones telefónicas y en reunión, mas no se encontraba en posición de resistir a esa orden por “justo temor” de que se tomaran represalias en su contra, por lo que en definitiva optó por gestionar ese estado de pago con el convencimiento que el Gobierno Regional lo rechazaría, tal como aconteció en la especie.

(Pág. 58)

Ahora bien, el estado de pago se cursa y se remite al Gore. Entonces, lo que se advierte fue que el director regional de Vialidad envía al jefe de la División de Análisis y Control de Gestión del Gore el estado de pago, pero no se adjuntaba toda la documentación. ¿Cómo se iba a adjuntar si faltaba acreditar el cumplimiento de los tres requisitos mencionados? Además, se solicita que la información se pida directamente al contratista, cosa que en realidad no puede hacerse. Es la Dirección Regional de Vialidad la que debe enviar toda la información al Gore, específicamente a la División de Análisis y Control de Gestión.

¿Qué ocurre en el Gore?, y esto también es observado. Realizó procedimientos que no estaban claramente establecidos en el convenio mandato o que establezca la normativa a propósito de los estados de pago. En primer lugar, solicita a la Dirección de Vialidad que le envíe el estado de pago como está, es decir, que se lo remita, aunque sea incompleto para una nueva revisión, a pesar de que se lo había devuelto precisamente por esa razón a la Dirección de Vialidad.

Luego, hay un informe del Departamento Jurídico del gobierno regional en que se aceptan los antecedentes faltantes, que les entrega directamente el contratista. No provienen desde la Dirección de Vialidad, sino que son los que le entrega el contratista. Eso tampoco debería ser así, porque el estado de pago debería venir completo con sus antecedentes desde dicha Dirección. Asimismo, se instruye solventar el pago, ya que, en definitiva, la inspectora fiscal lo había cursado porque habría constatado esas obras. Como se sabe, el contrato fue terminado anticipadamente, por lo tanto, el estado de pago N° 12 no fue pagado.

Para finalizar, hace presente que los antecedentes han proporcionado a esta Comisión estaba elaborado antes de ser solicitado y que están

haciendo un sumario, que acaba de iniciar, por lo tanto, no puedo dar antecedentes. En ese sumario vamos a acumular, es decir, a atraer al sumario que está realizando la Dirección Nacional de Vialidad respecto de la regional y, además, remitieron el informe al Ministerio Público para que lo analice, porque eventualmente puede haber ilícitos de naturaleza penal.

4. Sesión 6ª, celebrada el 31 de mayo de 21021.

El director Nacional de Vialidad del Ministerio de Obras Públicas señor Jaime Retamal.

Manifestó que desde el punto de vista del quehacer de la Dirección Nacional de Vialidad y de las direcciones regionales, en el contexto de lo que son los contratos de obra pública, sean estos por obras específicas o de conservación, que es el caso que se da en general en la Región de La Araucanía, y que dieron origen a las inquietudes que suscitaron esta Comisión Especial Investigadora, señaló que para poder ejecutar una obra pública, además de haber una serie de etapas en el ciclo de vida de un proyecto, también hay una serie de obligaciones, etapas, consideraciones y normativas que deben ser consideradas y respetadas.

Sostuvo que en general, los contratos se realizan bajo una licitación pública, a las cuales, de acuerdo con la normativa, están invitados a participar actores o empresas que son parte de un registro de consultores, en el caso de las ingenierías y de los estudios de prefactibilidad, y de contratistas, en el caso de las obras, sean estas específicas o de conservación.

Además de haber una normativa para la administración de un contrato, incluyendo su registro de contratistas, también hay un reglamento de montos que va definiendo quiénes son las autoridades que deben asumir responsabilidades, dependiendo de la cuantía o, mejor dicho, de la magnitud de la obra en curso.

Estas licitaciones también se hacen considerando unas ciertas bases de licitaciones y especificaciones técnicas. Durante el proceso también existen diferentes elementos o situaciones mediante las cuales los contratistas o los oferentes manifiestan su conformidad con las mismas bases y con el llamado. Una vez realizado este llamado y presentadas las ofertas por parte de los contratistas, hay comisiones que deben evaluar estas presentaciones desde el punto de vista técnico, y aquellas presentaciones que sean consideradas admisibles, posteriormente, se revisa su oferta económica.

Afirmó que de acuerdo a la reglamentación se debe adjudicar a la empresa que entregue el menor valor o el menor precio.

Una vez elegida o escogida la empresa contratista que se adjudica, después de este proceso de licitación pública, la obra tiene que entregar una serie de documentos. Algunas de esas adjudicaciones son exentas, otras van a toma de razón de la Contraloría. También hay un plazo, mediante el cual el mismo oferente debe manifestar su conformidad a través de la suscripción de la resolución de adjudicación ante una notaría, y enterar las garantías económicas.

Posterior a todo ese proceso viene la entrega de terrenos, que corresponde al momento en que el contratista comienza a ejecutar sus labores y su trabajo.

Sin perjuicio de toda esta etapa, que es previa al inicio de las obras -que también ha sido objeto de las observaciones de esta comisión y de la auditoria que ha llevado adelante la Contraloría Regional respecto de un proyecto en particular-, expresó que los proyectos tienen la posibilidad de ser modificados, donde esas modificaciones deben contar con la aprobación del inspector fiscal; pero

no basta con ello, porque también hay una comisión que se forma especialmente para estos efectos, la cual debe manifestar sus observaciones o su conformidad con esa modificación.

Después de que esa comisión, pudiendo no hacerlo, propone aceptar esta modificación -sea la misma que presenta al inspector fiscal o, eventualmente, con algunos ajustes-, hay otros entes aprobadores de la misma.

Por otro lado, y sin perjuicio de lo que puedan ser las modificaciones, indicó que existe otra etapa que también es considerada durante la ejecución de los proyectos, de los contratos -en este caso, de conservación o de obras específicas-, que es el estado de pago.

Esos estados de pago deben ser realizados una vez que las obras están debidamente ejecutadas, precisando que el Ministerio de Obras Públicas, en general no utiliza mecanismos que pueden significar el pago por obras no ejecutadas.

Explicó que, si bien el reglamento tiene la figura de los anticipos, en general no se utiliza. En todo caso, de realizarse actividad con anticipo esta exige una garantía económica asociada al anticipo que eventualmente se llegara a otorgar.

Respecto a los estados de pago, recalcó que además de tener las obras ejecutadas y reconocidas, tienen una serie de exigencias en términos de documentación, justamente para dejar constancia y trazabilidad de que todo se ha hecho en regla.

También, como parte de los procesos, al terminar el contrato, hay una etapa de recepción provisoria, posteriormente una etapa de recepción definitiva, para subsanar cualquier observación que se hubiese generado en la etapa de la recepción provisoria y posteriormente a eso corresponde hacer el proceso de liquidación.

Ahora bien, señaló que puede haber proyectos o contratos, que no necesariamente terminan por la natural finalización de las obras encargadas, sino que puede haber otros motivos que pudiesen generar una liquidación anticipada. Esa liquidación anticipada puede ser de común acuerdo o forzada, en este caso, por ejemplo, por parte de la Dirección Regional de Vialidad por algunos incumplimientos. Estos incumplimientos pueden tener que ver, ya sea por no haber logrado ejecutar las obras debidamente, en los plazos respectivos o con las condiciones de calidad que corresponde, o también por algún incumplimiento administrativo que dé cuenta, por ejemplo, las cauciones o garantías que la empresa debe presentar, ya sea al inicio de la obra o por modificaciones.

Comentó que las modificaciones pueden significar aumentos de plazos, lo cual debiera significar extender los plazos de las mismas garantías o también puede significar aumentos de obras. Estos aumentos de obras pueden ir acompañados de aumentos de costos y estos aumentos de costos deben ser garantizados a través de instrumentos *ad hoc*.

Dicho esto, mencionó que la Dirección Nacional de Vialidad, y particularmente la Dirección Regional de Vialidad, tiene a su cargo una red muy extensa, 86.000 kilómetros aproximadamente, a lo largo y ancho de todo el territorio, particularmente en la Región de La Araucanía es la más extensa, del orden de los 12.000 kilómetros. Hoy debe estar ejecutando del orden de ciento veintitantos o ciento treinta contratos aproximadamente.

Dejó en claro que hay un tema importante que tiene relación, a veces, con las dificultades de los equipos de trabajo para atender todo el quehacer, lo que se menciona simplemente como un elemento a observar.

Respecto a las situaciones irregulares o anómalas que se pueden haber producido en los últimos años en la ejecución de este quehacer, mencionó que la expectativa ciudadana es que no haya problemas con ninguno de ellos y más allá de un tema estadístico hay conciencia que las situaciones que se han vivido son complejas, por lo tanto, ameritan una atención especial.

Ahora bien, en estos casos particulares también han operado otros elementos de control o de corrección que son parte de la batería de herramientas que dispone este servicio para atender su rol y abocarse en identificar falencias, algunas de ellas pueden ser netamente procedimentales o administrativas, como es el caso de las auditorías, y otras que puedan significar alguna responsabilidad de carácter administrativo, como es el caso de los sumarios.

Informó que en el último tiempo han sido testigos de varias situaciones. Dos de ellas las más conocidas y las más complejas en el último tiempo. Una es aquella que se hace pública y más conocida a partir de los dichos del contratista, señor Fulgeri, que plantea que él fue objeto de una serie de presiones para efectos de sacar adelante las tareas propias de su quehacer y, el otro mundo complejo que está asociado a la empresa Sial, que es una empresa que tenía varios contratos en la región, donde se hicieron liquidaciones anticipadas de varios de esos trabajos. Lo mismo ocurre con el caso del señor Fulgeri y de su empresa.

Mencionó que, en este caso específico, de las obras que estaban bajo la empresa del señor Fulgeri, se da las dos formas de financiación o de financiamiento de proyectos de obra pública en el mundo vial, sectoriales o con aporte del gobierno regional, en este caso específico del señor Fulgeri, que corresponde tanto a obras del gobierno regional, financiadas con recursos del gobierno regional y una financiada con proyectos sectoriales.

Informó que la Contraloría ha llevado una serie de auditorías en el tiempo, en todo el territorio, pero particularmente hizo mención a las que tienen relación con la Región de La Araucanía. Ahí ha planteado una serie de elementos que debiéramos incorporar para mejorar y que intentan, a su vez, dar cuenta de cuáles son los hallazgos principales. Uno de ellos tiene que ver con el pago de obras no ejecutadas y eso es muy claro, es una cosa que no solo no se debe hacer, sino que no se puede hacer y eso se ha seguido reiterando, es una mala práctica que debe ser no solo sancionada, sino que, evitada a toda costa, por la vía no solo de instrucciones que pueden ser formales, sino también por el fortalecimiento de la probidad al interior de la Dirección Nacional de Vialidad.

También se ha planteado que entre las cosas que se debieran mejorar están los temas de las multas, que eventualmente no se puedan haber cobrado; específicamente se habla de algunos casos asociados a caminos indígenas, donde se hace una serie de observaciones, especialmente respecto de la identificación precisa de los lugares donde se puede actuar de acuerdo con las glosas especiales que entrega la Ley de Presupuestos, de tal manera que los recursos se destinen exclusivamente a lugares donde corresponde que sean destinados.

Al respecto, señaló que es cierto que las glosas no han sido lo suficientemente explícitas en años anteriores. En el último par de años la ley de Presupuestos se ha hecho una precisión en términos no solo de atender lo que son los caminos al interior de una comunidad indígena, sino también los que permiten la conexión con los caminos principales.

Sin perjuicio de lo anterior, explicó que el llamado de atención que se hace es que haya garantía y seguridad de donde se está interviniendo, por la vía de la ocupación de esta glosa presupuestaria especial.

Aclaró que en el último tiempo han estado llevando adelante una serie de acciones para intentar mejorar, una de ellas es intentar identificar de mejor manera dónde están y cuáles son estos caminos indígenas que corresponde que abordemos con la glosa presupuestaria, y cuáles son los que no, de tal manera de evitar un mal uso de estos recursos públicos.

Por otro lado, y asociado a las mismas observaciones o a las mismas inquietudes que dan origen a esta Comisión Especial Investigadora, hemos hecho algunos ajustes. Afirmó que en la actualidad han tratado de fortalecer el área de proyectos en la Dirección Regional de Vialidad, lo mismo que en el área de contratos, de tal manera de asegurar que están haciendo las cosas debidamente.

A mayor abundamiento, expresó que sólo por poner un ejemplo, en el caso de las comunidades indígenas, tenían a una persona a cargo hasta hace un tiempo, hoy existen cuatro personas trabajando en dicha área, justamente para asegurar que la red que se está atendiendo se haga debidamente.

Respecto al caso relacionado con el señor Fulgeri, aclaró que una vez que esta situación se hizo pública, en agosto de 2019, el seremi de Obras Públicas de la época hizo su presentación ante el Ministerio Público y eso originó un proceso judicial, el que no tuvo mayores movimientos sino hasta que también se hicieron públicas algunas grabaciones que el señor Fulgeri puso a disposición de la comunidad a través de algunos medios de prensa, situación en la que actuó la Policía de Investigaciones y asistió la Dirección Regional de Vialidad.

Sin perjuicio de ello y en paralelo, la Dirección Regional de Vialidad también comenzó un proceso de investigación a través de un sumario administrativo. Dicho sumario comenzó siendo llevado por la Dirección de Vialidad y, posteriormente, fue traspasado a la Fiscalía del Ministerio de Obras Públicas, por cuanto uno de los cuatro contratos que formaban parte del portafolios de proyectos que llevaba el señor Fulgeri incluía la Dirección de Arquitectura, una dirección ajena a la nuestra, por lo tanto para evitar obviar un determinado contrato o entrometernos en un quehacer que escapaba a las propias competencias, dicho sumario pasó a la Fiscalía, detallando que esos sumarios han seguido su curso y todavía están en etapa de secreto.

Por último y como ha solicitado la Contraloría Regional en su informe final de esta auditoría especial, por el caso del contrato de Chucauco-Schleyer, en estos días se hará llegar toda la documentación y la información sobre todo lo que se ha trabajado y avanzado en este sumario.

El diputado Andrés Molina explicó que claramente había una serie de irregularidades y de temas que fueron afectando, sin duda, la vida económica de los contratistas, porque el tema es mucho más que CIAL y que el señor Fulgeri. En verdad, hay un señor García Gross y un montón de personas que han quedado en el camino últimamente, y también empresas como CIAL, que tenía alrededor de 40 años, de primera categoría, etcétera.

Expresó que teniendo presente que hace un año y medio solicitó un listado de todos los sumarios pendientes que había en Vialidad, se comprometió a enviar a la comisión toda esa información, porque no solo es una petición a la Contraloría de que se envíen todos los sumarios que tienen que ver con las acciones realizadas posteriormente a la denuncia hecha por el tema Fulgeri, sino porque se ha vuelto una costumbre mantener sumarios año tras año, muchos de los cuales vienen, incluso, de gobiernos anteriores y no han terminado.

Estimó muy importante tener a la vista todas las licitaciones hechas en el último período, toda vez que desde el primer día se aseveró que no había irregularidades y que todo estaba hecho de manera perfecta, sin embargo, el informe de Contraloría indica todo lo contrario. Por lo tanto, señaló que le gustaría solicitar, a través de la Secretaría, el detalle de todas las licitaciones realizadas, indicando las diferencias de precio. Hay licitaciones que fueron desestimadas en su momento y no solo las de CIAL, de García Gross, etcétera.

La diputada Alejandra Sepúlveda manifestó que los denunciantes plantearon en la primera y segunda sesión fue el *modus operandi* con que ocurría y que esa forma de irregularidades era lo constante. Hablaban fundamentalmente de la ampliación de contrato, no tanto de la licitación propiamente tal, pues en la licitación hay bases que se estudian y que tienen que llevarse a Contraloría. Pero en la ampliación de contrato puede haber un margen de discrecionalidad y de subjetividad en la entrega, en los montos. Al final, es como una suerte de presión para la empresa, que hace que se pida esta ampliación de contrato. Finalmente, es como un circuito no virtuoso de lo que ocurre.

Consultó cuales eran las acciones que fiscalizan de estas ampliaciones de contrato, porque no puede ser que una o dos personas tomen estas decisiones. Porque si hay ampliación de contrato es porque hubo un mal diseño, o porque ese diseño que se utilizó no fue actualizado.

En ese sentido, se preguntó ¿qué están haciendo en la ampliación de contrato si este fuera uno de los puntos críticos en relación con la denuncia?

Lo segundo es cómo se hace el listado de las empresas, las categorías de las empresas: quién lo hace, cómo se hace, cómo las personas ingresan a esa determinada categoría de empresas para poder ser contratistas de Vialidad.

La diputada Ximena Ossandón sostuvo que cuando se parte diciendo que se adjudica siempre al menor precio, es relativamente obvio que una forma es ganarla con un menor precio, sabiendo que va a venir una ampliación de contrato. Entonces, consultó qué tan frecuente son estas ampliaciones de contrato o qué tan poco frecuente es que una obra que se licita termine sin ninguna ampliación de contrato.

El diputado Ricardo Celis (Presidente), consultó qué tan frecuente es que las empresas quiebren y dejen abandonadas muchas obras, toda vez que se ha mencionado a la empresa CIAL, que dejó cinco o seis obras; García Gross, que dejó un par de obras; Fulgeri y otras empresas. Asimismo, preguntó cuántas de estas empresas, que quiebran, después toman o retoman obras con otra razón social.

Consultó las razones por las cuales Vialidad ha incluido publicidad radial y escrita de todas las obras, dentro de sus bases de licitación. Es más, en la Región de La Araucanía estas son llevadas por el seremi.

Finalmente, reflexionó porque después de una denuncia pública, de connotación nacional, quien termina yéndose para la casa es el director de Vialidad, habiendo un sumario de por medio, en que la fiscal no recomienda su alejamiento de la institución, sino que una sanción pecuniaria.

El señor Retamal, en primer término, informó que el ex director regional de Vialidad, señor Rodrigo Toledo, hoy no está trabajando en la Dirección General de Vialidad. Presentó su renuncia hace un par de meses atrás. Simplemente comentó que él no ha sido despedido, no fue desvinculado forzosamente de la institución. Él, y esto es de público conocimiento, fue suspendido de sus funciones por instrucciones, en su momento, del fiscal instructor,

básicamente, por motivos propios de la investigación. Se cambió al fiscal instructor y dejó de ser una persona vinculada a la Dirección de Vialidad para ser, en este caso, una fiscal relacionada con la Fiscalía del Ministerio de Obras Públicas.

Terminado el proceso de investigación, la misma fiscal procedió a levantar esa suspensión, dado que el sumario seguía su curso y también entendiendo la efervescencia que esta situación estaba causando, en términos mediáticos, en la misma región. Con el ánimo de dar cierta tranquilidad a todos los actores en su quehacer profesional, se procedió a nombrarlo en otro rol que reconociera su enorme experiencia como profesional de la dirección.

Sin perjuicio de ello, y también haciendo uso de su libertad ciudadana, Rodrigo Toledo decidió renunciar y hoy no está trabajando en la Dirección de Vialidad.

Respecto de la figura de modificaciones de contrato. Efectivamente, las modificaciones de contrato son parte de la reglamentación, porque se asume que los proyectos pueden tener variación durante su ejecución. Las etapas de ingeniería tienen niveles de incertidumbre y, dependiendo del nivel de profundidad en que se hagan estas, estos niveles de incertidumbre pueden ser mayores o menores.

Expresó que particularmente en la Región de La Araucanía, entendiendo que una de las dificultades más grandes que han podido apreciar en todos estos informes, en todas estas conversaciones, en estas investigaciones; las propias que ha hecho la Dirección de Vialidad, propias auditorías, las que han salido como resultado de los sumarios, y la misma que ha llevado adelante la Contraloría, asociada a este caso específico y, finalmente, sus preguntas; todo dice relación con evidenciar que existe un problema en términos de que hay más modificaciones de las que todos hubiésemos pensado y, además, que esas modificaciones pueden generar también un *modus operandi*.

Afirmó que existe conciencia sobre eso, razón por la cual en el caso particular de la Región de La Araucanía se ha intentado reforzar los procesos y los procedimientos asociados a la elaboración de los proyectos. Incluso, eso dice relación con poder hacerlos de manera más acuciosa, lo que puede tener algún efecto eventual en los costos asociados, sin embargo, se pretende tener una mejor ingeniería.

Ahora bien, explicó que hay proyectos complejos, cuya ingeniería básica puede dar ciertas ideas de cómo sería la ejecución definitiva de estas obras, en los cuales se puede tener ciertos niveles de disparidad importante. Dependiendo del caso, se pudo haber hecho el sondeo donde había que hacerlo, y no desde el punto de vista de los procedimientos, sino desde el punto de vista, por ejemplo, de cómo era la conformación geológica de una determinada roca de apoyo para un puente u, otro ejemplo, como es el caso que esperábamos normalmente, que ha sido la historia de los caminos de conservación, donde se espera que las modificaciones no sean tan grandes, por cuanto se está hablando de proyectos que, en términos de complejidad, no tienen la envergadura de estos otros, y que se denominan proyectos específicos.

Por esa misma razón, afirmó que hoy es posible tener proyectos de conservación que no van a ser evaluados uno a uno en el Ministerio de Desarrollo Social y Familia, tal como sí ocurre con estos otros de mayor envergadura, que tienen etapa de preinversión, ya sea a veces de prefactibilidad, factibilidad, y que después dan paso a un diseño. Es más, a veces, hay diseños con hitos de control intermedio, para posteriormente poder pasar a una obra, sin perjuicio de que en ella también pueda haber modificaciones.

En el caso específico de las conservaciones, la idea es que sean proyectos que sean fáciles de afinar, en términos de que estamos hablando de conservaciones. Muchas veces no hay ni siquiera mayores modificaciones de trazado, y por ello se intenta que no haya expropiaciones. Lo que se busca, en términos generales, es poder otorgar, primero, una lógica de saneamiento; en el caso del manejo de las aguas, eventualmente se hace con algunas obras, como alcantarillas, para poder evacuar debidamente las aguas, y después de eso se busca proteger el suelo, porque esa es la lógica de la conservación, a través de algún tipo de material, por ejemplo, una capa granular y posteriormente una capa asfáltica, de tal manera de evitar que ese camino se nos vaya erosionando durante el invierno por las lluvias o a consecuencia del viento y levantamiento del polvo en verano. Esa es un poco la lógica de lo que se hace.

Ahora –sin obviar la lógica del *modus operandi*-, se ha podido apreciar en el último tiempo que los proyectos de conservación están sufriendo, sobre todo en algunas regiones, en algunas geografías del país, modificaciones un poco más importantes. En este contrato en particular se ha discutido el tema de un cierto relleno -por decirlo de alguna forma-, con un material que no estaba originalmente considerado y en un volumen importante, lo que empuja los costos al alza.

En ese sentido, expresó que la lógica de los caminos básicos que históricamente han construido con cierto rendimiento, opera sobre caminos que han estado técnicamente consolidados. Por consolidados no hacen referencia solamente al uso que puedan tener por parte de la ciudadanía, sino que también estructuralmente son caminos que, con el paso del tiempo, de los caballos, de las carretas, de los vehículos y de los camiones que eventualmente circulan, estos caminos van literalmente consolidándose, lo que corresponde a un fenómeno de la mecánica de suelo.

Por lo tanto, indicó que la idea original de estos caminos, es contar con una plataforma con ciertos niveles de impermeabilización y de capacidad estructural, ya alcanzada en el tiempo, que permitiera colocar justamente estos elementos que no reportan soporte estructural, sino que más bien buscan la protección de ese mismo camino.

Particularmente, en el caso de este proyecto, nos encontramos con un camino, que estamos revisando adicionalmente, que precisamente no es no consolidado. Y justamente, uno de los elementos complicados es que estamos en presencia de un suelo natural que no era capaz de absorber las cargas de los vehículos, y por esa razón es que técnicamente se planteó en su momento la posibilidad de evitar que el bulbo de presiones llegara a ese suelo, y se buscó colocar este elemento intermedio para efectos de impedir que, una vez que el camino entrara en operación, las propias cargas del mismo lo deterioran de manera acelerada.

Comentó que el aprendizaje no solo dice relación con poder buscar formas para evitar las modificaciones de contratos, sino también con poder eliminar algunas restricciones que hoy existen en términos particulares de caminos básicos, puntualizando que hoy existe una restricción que está asociada a un costo, lo cual es muy razonable para efectos de entender que la idea es que el beneficio social sea mayor que los costos sociales que implica la ejecución de este tipo de trabajo. Sin embargo, no solo hay una restricción normativa, en términos del costo, sino también en términos de las características de la estructura.

Aclaró que actualmente están trabajando en términos de innovación, por ejemplo, en mecanismos que permitan evitar el uso de áridos; entregar mayores soportes a partir del mismo suelo original; reciclar eventualmente

otros caminos y otras estructuras de pavimentos, etcétera. Es decir, se está buscando formas de hacerlo más económico, más amigable con el medio ambiente, más rápido para las personas, sin embargo, existen ciertas normativas, que se escribieron hace muchos años, entendiéndose que el costo no solo se podía restringir por la vía del número, sino también por la vía de la estructura o del tipo de materiales y las dimensiones de los mismos.

Afirmó que el *modus operandi* es algo que puede ser difícil de erradicar, porque va a depender un poco de las personas que puedan estar involucradas en ciertos procesos. Al respecto, todos estos elementos tienen una cadena de confianza, la cual es importante tener de alguna manera identificada, controlada y también con ciertos elementos de contraste. Pero si todos los actores que están involucrados en esta cadena de confianza tienen un comportamiento inadecuado, no hay sistema que pueda asegurar que nunca ocurra nada.

Sin embargo, declaró que se pretende en los contratos de conservación minimizar su modificación, incorporando un poco más de tecnología, desde el punto de vista de los diseños y, por otro lado, asegurando que existe un buen comportamiento desde el punto de vista de los costos, es decir, que aseguren que el costo social es menor que el beneficio, pero entregándonos, a nuestro quehacer como profesionales de la ingeniería, la posibilidad, dentro de esos costos restringidos, de poder entregar la mejor solución que evite modificaciones posteriores, porque si *a priori* se sabe que se está en presencia de un suelo no consolidado, es mejor definir desde el comienzo una solución que no es la estándar y que es la propia para ese camino, entendiéndose que se quiere proteger a ese suelo natural para efectos de que las personas puedan transitar por él libremente y, ojalá, durante todo el año.

Por otro lado, recordó que un porcentaje altísimo de los recursos de esta Dirección de Vialidad, del orden del 50 por ciento, están destinados a la conservación de caminos y actualmente no estamos en las mismas condiciones de hace una década o de década y media. Los caminos que se atienden y las perspectivas ciudadanas ya no son sobre los antiguos caminos consolidados, por lo que se debe seguir avanzando, y eso exige técnicamente abordarlos de otra forma.

En cuanto al punto específico de las modificaciones, explicó que si bien, no se dan en todos los contratos, se dan en una proporción menor, sobre todo, los de conservación, pero sí existe un alza de ellos y, por eso, se está tratando de atender esto de una manera mucho más estructural, viendo qué se entiende por una conservación y no escondiendo la cabeza ante dicha realidad. Indicó que, si bien, todos los que han sido formados en el mundo de la gestión de proyectos saben que estos están sujetos a modificaciones, porque es lo que nos surge en forma espontánea, ésta es una respuesta muy simple, que no da cuenta de las expectativas ciudadanas respecto del quehacer, particularmente en los temas asociados a la conservación.

Respecto de la pregunta de las empresas quebradas, opinó que efectivamente en la Región de La Araucanía se han visto muchas y, haciendo un análisis, se pueden dar algunas situaciones. Una de ellas puede ser la audacia de algunas personas no muy conocedoras, que de buena fe participan de estos proyectos y, a lo mejor, no tienen la experiencia y, como hay plazos asociados, por ejemplo, no cuentan con la espalda financiera para aguantar esos períodos de una modificación de contrato. Ahí también tenemos un llamado de atención a mejorar la fluidez del sistema, que se ha ido complejizando en el tiempo.

En consecuencia, hay empresas que quiebran. Afirmó que no tiene una estadística, pero se comprometió a levantarla y hacerla llegar, en términos de cómo ha estado este proceso en la última media década o desde hace

siete años, para ver de qué manera existe una variación en esta figura. Obviamente, explicó que lo van a tener que unitarizar de alguna manera, porque no es lo mismo que quiebre una empresa en cinco contratos a que quiebre una en cien.

En síntesis, declaró que hay empresas que quiebran entrando de buena fe a un negocio que no conocían; aquellos sobre los que uno empieza a hacerse la idea de que no entran precisamente de buena fe, sino que parte del modelo es estar entrando y saliendo, cambiando de nombre para volver a entrar por otro lado, lo que se ve en algunas situaciones y que ha llevado, incluso, a ciertos procesos judiciales, en particular, en algunas regiones del norte; y también puede ser que, con o sin experiencia, estemos en presencia de caminos no consolidados, lo cual trae una dificultad técnica mayor a la que se consideró cuando se elaboró el proyecto, que esperaba ser un proyecto “simple”.

Sobre la figura de las empresas contratistas que forman parte del registro, la verdad es que lo que se pide tiene que ver más bien con experiencia de personas y de la misma organización, experiencia que puede tener su origen tanto en la actividad privada como pública.

A estas empresas se asocian o adhieren profesionales que, por ejemplo, se han desenvuelto en la industria de la obra pública, muchas veces trabajando para diferentes contratistas, quienes hacen llegar ciertos certificados de participación, que después se contrastan con la información que existe respecto de personas que reconozcamos como tal. Por lo tanto, se va configurando la experiencia de las personas asociado a un determinado quehacer, a un determinado ámbito que está reconocido en el registro de consultores, por un lado, o de contratistas, por otro.

Ahora bien, desde el punto de vista de la no discriminación de personas que han vivido una experiencia profesional, el ministerio también entrega certificados de experiencia a personas que se han desenvuelto al interior del ministerio, particularmente al interior de la Dirección de Vialidad. Esa experiencia dice relación con contratos en los que han participado ya sea en roles de inspector fiscal, en roles de encargados de contratos, en fin. Según sea el rol se le asigna un cierto reconocimiento o de vinculación con esas obras, en términos de experiencia profesional.

Efectivamente, así como las empresas reclutan, por decirlo de alguna forma, personal que ha construido su experiencia en el mundo privado, también tienen la posibilidad de invitar a participar dentro de sus equipos de trabajo a personas que han construido su experiencia en el servicio público, particularmente en esta dirección.

Lo que hacemos es levantar información trazable de cada persona, por ejemplo, cuando jubila. Se solicita un certificado de experiencia, se analiza su historia funcionaria y se informa en qué roles estuvo y qué es lo que se reconoce, ya sea en determinados contratos o perfiles de responsabilidad.

También hay otros cuidados como, por ejemplo, informar si la persona dejó de trabajar porque jubiló, porque fue destituido o porque renunció. La idea es entregar una información lo más fidedigna posible al sistema de la industria de la obra pública vial, en este caso.

El exdirector regional de Vialidad de La Araucanía, Rodrigo Toledo.

En primer lugar, comentó que ingresó a la dirección regional de Vialidad de La Araucanía el 2000. En 2006 fue jefe provincial de la provincia de

Malleco. En 2008 fue designado jefe provincial de la provincia de Cautín y, el 14 de mayo de 2018 fue nombrado director regional de Vialidad de la Región de La Araucanía.

Dentro de ese plazo lideró una región con bastante deterioro vial, en donde se enfocaron básicamente en la recuperación de la infraestructura vial.

Es por ello que se crearon bastantes proyectos ligados a la conservación, básicamente a recuperar los asfaltos que, se encontraban bastante deteriorados. Prácticamente hubo trece contratos, que fueron muy bullados: Cunco-Colico, El Turbio-Caburgua, en Pucón, y varios caminos que fueron recuperando su estándar, como debió haber sido siempre, cosa que ellos siempre detallaron y dijeron que se habían preocupado demasiado en hacer y no en conservar lo existente respecto del patrimonio vial de la región, que son 12.500 kilómetros de red.

En 2019 tuvieron la inversión más alta en la historia de la Dirección de Vialidad, alrededor de 83.000 millones. A su vez, sumados también los contratos del gobierno regional, por un monto de 7.000 millones, por lo que ese año llegaron a alrededor de 90.000 millones.

Explicó que el 13 de febrero se produce todo este bullado caso del señor Fulgeri. Lo paradójico es que la primera semana de febrero empieza a aparecer todo en la opinión pública. El 10 de febrero se instruye un sumario administrativo en base a una auditoría y a lo que apareció en la prensa. Luego, el 11 aparece el señor Fulgeri en la prensa. El día 12, en la prensa. El día 13, es citado a Temuco y viene el fiscal del sumario administrativo, que era en su oportunidad agente público, es decir, sin responsabilidad administrativa, no podía ser fiscal de un sumario, y me suspende de forma preventiva por un largo período, prácticamente cuatro meses.

El 5 de junio la fiscal del sumario, pasó a la fiscalía MOP, y ella levantó la sanción el 5 de junio de 2020. Me citan a Santiago, asisto el día 10 y me informan que me relevan del cargo y se me impone ir a la Región de Los Ríos y depender de la Dirección de Vialidad.

Frente a eso, mandó unos mensajes de texto al director nacional solicitando quedarse en la región, encontrando injusto ir a entregar su capacidad profesional a la región vecina. Luego, realizó un documento al director nacional y al señor ministro con antecedentes de por qué no quería acceder a lo impuesto, cosa que a la fecha no tuve respuesta de ese documento.

En seguida, estuvo con licencia y hubo varios correos solicitando información respecto de cuál iba a ser la función específica, aparte de que está escrita, pero qué contrato iba a ver yo como visitador en Los Ríos, donde tampoco hubo respuesta.

Finalmente, en marzo de este año tomó la determinación de presentar su renuncia voluntaria a partir del 1 de abril, donde expuso su malestar.

Por otro lado, dejó en claro que la relación que existe entre un provincial y un director regional, es que el director regional es quien asume la cabeza de la región y el jefe provincial administra los recursos, que es la administración directa.

Respecto de los anticipos, afirmó que no existen hoy en día en la Dirección de Vialidad, con excepción de equis contrato que en las bases se estipule la entrega de anticipos. Es decir, ningún contrato viene con anticipos, pero esa frase se ocupó mucho y no existen anticipos en los contratos.

Sobre los tratos directos, afirmó que en el período que por lo menos administró la Dirección de Vialidad no hubo ningún trato directo. Generalmente los tratos directos son cuando hay eventualidades o catástrofes regionales, como en 2010, posterremoto, y como en 2015, por emergencias climáticas en la región.

En cuanto a los aumentos de obra y plazo, confirmó que existen aumentos de obra y también disminuciones de obra. Lo mismo pasa con los plazos, generalmente existen algunos aumentos de plazos. En este caso puntual, respecto de los contratos del señor Fulgeri, todos los aumentos de plazo y aumentos de obra tienen que ser garantizados.

Ejemplificó con lo siguiente: Alguien quiere construir una casa, se firma un contrato. Yo hago la construcción de la casa, pero después se quiere hacer, por ejemplo, el cobertizo. Para la construcción del cobertizo tengo que garantizar con una boleta la construcción que no está contratada y, a su vez, si hay un aumento de plazo, me voy a demorar diez días más en hacer ese cobertizo, se tiene que garantizar ese plazo.

Eso está en el reglamento. Es decir, si no se cumple eso básico es una causal de liquidación del contrato.

Aclaró que todos los aumentos de obra, disminuciones de obra, aumentos de plazo, en la Dirección de Vialidad existe una mesa propositiva constituida por el jefe de la unidad Jurídica, o su representante; el jefe del Departamento de Proyectos, donde se genera el diseño, o su representante; el jefe de Contratos, que es el jefe del inspector fiscal que presenta esa modificación.

Además, participa la parte presupuestaria para determinar si existen recursos para financiar esa modificación de obra, como también, en su defecto, puede participar la jefa del laboratorio regional, si hay algo específico que se esté modificando en esa obra. Es decir, no es discrecional ni de una autoridad ni de un inspector fiscal hacer un aumento de obra, porque existe un equipo técnico profesional que valida esa presentación de dicho inspector.

Ahora bien, comentó que el director nacional dejó totalmente claro que los caminos básicos son una capa de protección, ese es el concepto original de los caminos básicos. Muchas veces, por la falta de comunicación con la comunidad, se generan falsas expectativas de lo que van a recibir como camino básico. O sea, el camino básico es una capa de protección y un mejoramiento de la plataforma existente.

Sobre el contrato Chucauco–Schleyer, mencionó que el 14 de mayo, cuando asumió el cargo de director, se dio cuenta de que el contrato había sido adjudicado el 28 de marzo de 2018 y ya se había hecho el trámite de toma de razón por parte de la Contraloría General de la República.

Luego, hay un período en que no estaba en el cargo, pero existe una paralización, que, según entiende, fue comentada por el señor Fulgeri, quien solicita una paralización de obras después de dos meses de iniciado el contrato. Dicha paralización se negó, debido a que se estaba iniciando el contrato. Al respecto, hay obras que pueden seguir siendo ejecutadas mientras exista una evaluación, ya que él planteó que no existían los perfiles topográficos.

Cabe señalar que lo ejecutado por el contratista, en conjunto con la Dirección de Vialidad, fue presentar un levantamiento topográfico y no realizó un diseño nuevo. Entiende que hubo un perfeccionamiento de lo que en su oportunidad no se entregó oportunamente por parte de la Dirección de Vialidad.

Cabe aclarar también que él firmó los antecedentes entregados en la licitación como representante de la empresa, que forma parte de las cláusulas contenidas dentro de la licitación para la ejecución de obras.

Asimismo, sostuvo que con fecha 5 de noviembre se envía la modificación de obras al gobierno regional. El plazo se dilató, debido a que el Gore entró en receso. El hecho es que hubo una condición por parte de algunos consejeros regionales por reclamos que tenía el contratista. En su oportunidad, el gobierno regional decidió solamente autorizar un aumento de plazos y no de obras, produciéndose un período de aplazamiento bastante importante de alrededor de cinco a seis meses, lo cual obviamente puede generar algún problema para el contratista.

También, acotó que en el informe de la Contraloría el señor contralor hace mención al estado de pago N° 12, en donde el contratista siempre señala que no le quisieron pagar. Al respecto, se comprometió a enviar cronológicamente todo lo que sucedió y las presiones que tuvo para generar ese estado pago. Aclaró que nunca se canceló ese estado de pago, básicamente por el incumplimiento en la entrega de la boleta de garantía, la cual nunca fue extendida por el contratista. Esa fue la causal final de por qué se liquidó ese contrato.

En el mismo sentido, señaló que el 15 de julio de 2019, el intendente señor Jorge Atton llamó para exigir solucionar el problema dentro de dos horas y pagar lo que supuestamente se le adeudaba al señor Fulgeri. Se le trató de explicar, pero dijo que me pusiera a disposición del abogado Francisco Torres, de la Intendencia. También, en el diario La Tercera se relata que hubo una filtración de documentos. Llama la atención que un abogado de la Intendencia esté a disposición de un diputado y de una empresa privada, para hacer las presentaciones en la Contraloría o en el Ministerio Público. Después hubo varias llamadas de parte del seremi para dar solución al problema y generar ese estado de pago finalmente.

En la semana siguiente desde el gabinete del intendente, se solicita que se genere ese estado de pago, porque lo iban a arreglar jurídicamente. Pues bien, se genera el estado de pago. Más aún, pedimos a la Intendencia, cosa que fue cuestionada por la Contraloría, que sacara la firma del contratista, porque sabíamos que la parte técnica del gobierno regional no iba a aceptar que se pagara ese estado de pago, porque no existían las garantías, es decir, no estaban extendidas las boletas de garantía.

Se generó ese estado de pago y se devuelve a la Dirección de Vialidad. Luego, ese estado de pago es solicitado nuevamente por la unidad jurídica de la Intendencia para ver cómo lo podían solucionar para cancelar.

Luego, a través del documento N° 3.495, quitó ese estado de pago y señaló al intendente que por tales y tales motivos no podían generar la extensión de las boletas y algunos chequeos físicos que faltaban de la cantidad. Posteriormente, se devuelve y hacemos la liquidación.

Dos días después de que quitaron el documento, el contratista hace una presentación a la Contraloría. Finalmente, eso termina en una liquidación de término anticipado, por no extender esas boletas de garantía en ese contrato puntual.

Por su parte, el contratista hizo una presentación en la Dirección Nacional de Vialidad, con subsidio, la cual fue rechazada por la Dirección Nacional, dando pie a que hiciéramos, de forma correcta, el término anticipado del contrato.

5. Sesión 7ª, celebrada el 14 de junio de 2021.

El exdirector de Vialidad de La Araucanía, señor Rodrigo

Toledo.

Manifestó que en su exposición anterior no alcanzó proporcionar antecedentes sobre el tema de Chucauco, que es el contrato que ha generado mayor revuelo, sin embargo, comenzó refiriéndose a otros contratos, los que son más cortos y respecto de los cuales hubo algunos inconvenientes.

Informó que en la región existían tres contratos del señor Fulgeri ligados con la Dirección de Vialidad. Uno de ellos es Chucauco-Schleyer, otro un CCI Freire-Pitrufquén, que correspondía al gobierno regional, y el tercero era un contrato sectorial, con fondos de la dirección, que es el de Cristo-Carhuello, en Pucón.

El contrato de Freire-Pitrufquén era el del gobierno regional, e involucraba varios caminos entre ambas comunas, es decir, entre Freire y Pitrufquén. De hecho, ese contrato se adjudicó el 14 de mayo del 2018.

Explicó que el contrato se adjudicó a la empresa, sin embargo, hay una situación compleja, la cual es muy importante revisar en la comisión. En el contrato que se adjudicó el señor Fulgeri, el contratista entregó toda su documentación, con una resolución de adjudicación con fecha 22 de enero del 2019. Todos esos antecedentes se encuentran en la carpeta enviada en su oportunidad, detallados y con fechas. Acotó que el 15 de enero de 2019, llegó un documento de la Dirección General de Obras Públicas (DGOP), en el cual señalaron que el contratista Fulgeri estaba sancionado en el registro. Ello significó que se tuvo que invalidar dicha adjudicación, porque el registro señaló que el señor Fulgeri estaba suspendido por diversos motivos.

Ante esta situación el señor Fulgeri pidió una audiencia de *lobby* para exponer su situación; dijo que estaba haciendo algunas gestiones a nivel central, porque el registro no lo maneja la dirección regional, sino Santiago. El señor Fulgeri hizo sus gestiones y, mágicamente, en dos meses volvió a estar habilitado en el registro.

No tiene conocimiento si los audios que se han escuchado del señor Gustavo Hasbún con Bruno Fulgeri son o no de esa fecha, pero en dos meses al señor Fulgeri se le levantó la sanción en el registro y, por lo tanto, se procedió a adjudicar el contrato porque supuestamente ya estaba habilitado en el Registro de Contratistas.

Desde que se adjudicó el contrato pasaron tres meses. Luego, el señor Fulgeri dejó la obra sin avances y, de acuerdo al artículo 151, letra d), del Reglamento para Contratos de Obras Públicas, el abandono de obras es motivo de término del contrato; si el contratista abandona por más de 15 días la faena, se le aplica el término anticipado con cargo de ese contrato.

A su vez, después que se hace esta liquidación, el gobierno regional detectó en ese contrato que él había entregado boletas de garantía falsas del Banco de Crédito e Inversiones (BCI). Aunque es materia que investiga la fiscalía, cabe señalar que se detectó en ese contrato en particular.

Respecto al contrato Cristo Carhuello-Quelhue, el cual es de fondos sectoriales, vale decir, fondos de la Dirección de Vialidad, en la comuna de Pucón. La obra era un camino básico y el contrato fue adjudicado el 7 de diciembre de 2017. Luego de toda la tramitación que se extendió al 2018, se iniciaron las obras. En el contrato, el 28 de noviembre, hubo una modificación de obra que se materializó y expuso a la mesa propositiva, debido a algunas falencias que tenía en particular un sector del camino. No se trató de una modificación grande ni de mucho

plazo, pero sí se llevó a la mesa propositiva, se produjo la modificación, y posteriormente se materializó.

Luego, en el verano, surgió un problema con la comunidad. La comunidad no dejó trabajar por tres meses en las obras, porque se iban a ver perjudicados con el flujo de turistas y se produjo un problema con la dirección y el contratista porque la comunidad no dejó trabajar.

Después de retomar las obras, se realizó otra modificación de obra, en la que solo se vio el tema del plazo, es decir, se otorgaron 90 días más, los que, básicamente, son los 90 días en que no se pudo trabajar debido a que la gente no quiso por ser época estival.

El referido contrato se materializó después con una liquidación, debido a que el contratista no entregó las boletas de garantía de la primera y la segunda modificación. Vale decir, se le aplicó el artículo 151, letra e), que establece como causal de término de contrato si el contratista no entrega las boletas de garantía, en este caso, para garantizar la obra que se había modificado.

Como dato, mencionó que en la Región de Los Ríos también hubo un contrato de consecuencias similares, haciendo alusión al contrato de Conservación Global Caminos Plan Indígena, comuna de Panguipulli, provincia de Valdivia, Región de Los Ríos, el cual también se adjudicó el señor Fulgeri el 21 de junio y se materializó con una resolución el 9 de agosto del 2019 por parte del director regional de Los Ríos. En este caso, también se les aplicó las mismas causales que establecen las letras d) y e) del artículo 151, es decir, no entregó boletas de garantía e hizo abandono de obras.

Entregó el ID de la licitación para que puedan ver la información en la plataforma Mercado Público. El ID es el 5895-4-O118 y en la plataforma se podrá ver en qué consistía ese contrato, que era un CCI, un contrato de mejoramiento de caminos indígenas en la región vecina.

Respecto al contrato Chucauco- Schleyer, recordó que en la sesión pasada se refirió a las presiones de las que fue objeto por parte del señor intendente, lo que constituye uno de los cuestionamientos que le hacen en el informe de la Contraloría, básicamente, por un tema administrativo y no de otra índole. ¿Por qué? La Contraloría dice que ese estado de pago nunca se debió haber generado. De partida, ese estado de pago nunca se materializó, pero sí se pudo haber incurrido en una falta administrativa o quizás hubo algún perjuicio al fisco, pero eso nunca ocurrió.

Repitió que dentro de los documentos que envió, existe una secuencia cronológica con los correos de respaldo, agregando que ingresó un documento, que es su respuesta respecto del estado de pago N° 12, a la Contraloría, donde el contralor en su presentación mencionó textualmente las presiones de las cuales fue objeto por parte de la autoridad. En este caso puntual, hizo alusión a las presiones del intendente y del secretario regional ministerial de Obras Públicas a través de llamados donde se dice: por favor, ¡páguele, páguele, páguele!

A modo de antecedente, informó que el 24 de julio de 2019 se tramitó la modificación de obra, que demoró un plazo que después explicaría a través de una presentación.

Respecto del tema de Chucauco, indicó que el 24 de junio se tramitó la modificación de obra de este contrato. Existe un antecedente irregular que tiene que chequear la Contraloría, que se materializa el mismo día a través de la seremi de Obras Públicas y es que el contratista llega con los papeles originales por

mano a la oficina de Partes, lo cual quedó refrendado en un correo que hizo la jefa de la oficina de Partes de la Dirección de Vialidad, porque le llamó la atención que el contratista haya llegado con un manojo de antecedentes originales de la modificación del contrato, lo que debió haber sido entre oficinas de Partes.

Luego, el 5 de julio hubo una reunión por Ley de Lobby con el señor Bruno Fulgeri y un señor que se presentó como su socio, llamado Felipe Cortés. En esa presentación él, básicamente expone al equipo directivo de la dirección regional que él no tenía los recursos para comprar la boleta de garantía.

Es más, hace una propuesta que fue negada, que consistía en cursar un estado de pago de obras no realizadas en el CCI de Pitrufrquén-Freire, cosa que, fue totalmente negada; es decir, él quería que se generará un estado de pago de una situación que no había hecho, de una obra que no había ejecutado, para con esos recursos comprar la boleta y poder seguir funcionando como empresa.

Finalmente, llamó la atención que el 11 de julio de 2019, a las 17:21, un jueves, se le señala por qué no se puede cancelar el estado de pago, que básicamente es por la no entrega de la boleta de garantía. No obstante, el lunes 15 el intendente, en ese entonces el señor Jorge Atton, otorga dos horas para solucionar este problema y pagar este estado de pago, señalando que hay que ponerse a disposición del abogado de la intendencia, señor Francisco Torres, para ver la forma -no sé si jurídica o administrativa- de que al contratista se le cancele.

Agregó que, el 22 de julio, aprovechando una reunión en el gobierno regional, paso al despacho del señor intendente, donde se le explica por qué no se puede cancelar este estado de pago. Sin embargo, lo único que dice es que no trate de perjudicar a las empresas ligadas al señor Molina.

Dicho eso, comentó que fue con la subrogante a darle la explicación de por qué no, quien señaló que se tenía que cancelar, que el GORE era el mandante y ellos pagaban, por lo mismo, se tuvo que generar los estados de pago.

En base a eso, se solicitaron los antecedentes a la Inspección Fiscal acerca de qué se podía cancelar para generar un probable estado de pago o una proposición de estado de pago al gobierno regional.

Por su parte, la Contraloría, en el informe, dice que se genere un estado de pago incompleto. Efectivamente, fue incompleto y se envió adrede de esa forma, porque si ellos querían pagar y exigían a la dirección que se debería pagar, ellos tenían que analizar que se podía hacer.

Aclaró que desde el primer momento se negaron, pero de todas formas se generó ese estado de pago. Entonces, ¿qué hicimos en el estado de pago para custodiar los recursos fiscales? Se sacó el 3 por ciento de la boleta de garantía, se redujeron del estado de pago y, a su vez, se pagó una demanda judicial que tenía el señor Fulgeri y ahí se reflejó en un monto equis que era lo que probablemente se podía cancelar, siendo que eso no se podía cancelar, porque no estaba en la boleta de garantía.

Se hace esa proposición y se envía, y, además, se emplaza al gobierno regional para que saque la firma del contratista, precisando que terminó sin firma del contratista.

Por último, con fecha 27 de agosto, se retiraron los papeles y antecedentes del gobierno regional, informando que se va a dar curso a la liquidación del contrato, porque el contratista no cumplió con lo básico que era entregar las boletas de garantía.

Sostuvo que siempre se ha dicho que el contrato estaba garantizado, lo que es totalmente falso, ya que el contrato garantizado es el contrato original. Explicó que cuando se licita el contrato, ese contrato es el que está garantizado, pero cualquier otra modificación de obra, ya sea en plazo o de algo adicional, tiene que ser garantizado aparte, pues no quiere decir que esté garantizado con el contrato original; y eso se aplicó con el artículo 151, letra d).

En síntesis, el día 27 se quita los papeles al gobierno regional y el día 29, dos días después, va el señor Molina con el señor Fulgeri y hacen las presentaciones tanto en la Contraloría como en el Ministerio Público.

A su vez, informó que el 6 de marzo de 2020 salió un artículo del diario La Tercera, donde, al parecer, hubo una filtración de las conversaciones que tuvo la fiscalía, donde claramente, dice el diputado Andrés Molina: *“No te olvides de pagar a Fulgeri. Entiendo que está todo OK”. El señor Jorge Atton, responde: “Sí, lo estoy viendo y apretando”. Luego, el diputado Andrés Molina, señala: “Démosle una lección a estos w...” -entiendo que esos “w” son el señor Henry Leal y yo-. El señor Jorge Atton, dice: “Sí, compadre”. Luego, el diputado Andrés Molina: “¿Cómo va lo del pago a Fulgeri? Al parecer, Henry Leal va a ganar esta batalla”. Y después dice: “Francisco -que es Francisco Torres- me dijo que había hablado contigo y también Fulgeri. Estamos viendo cómo hacer la operación por la denuncia al Ministerio Público y en la Contraloría.”.*

Entonces, llamó la atención, primero, que un fiscal o un abogado de una unidad jurídica de la intendencia esté a disposición de dos entes particulares sin antes acotar todas las instancias institucionales, en este caso la Dirección de Vialidad, y la intendencia o el gobierno regional, que era el mandante de la obra.

Por otro lado, expuso en base a una presentación³ que dejó a disposición de la Comisión, mediante el cual se refirió a las modificaciones de obras, señalando en primer lugar, que esto parte por un requerimiento, ya sea de la comunidad o, muchas veces, de autoridades políticas; y, lo otro, es perfeccionar un proyecto, pues todos son perfectibles y eso lo tiene muy claro la Contraloría.

Explicó que esa necesidad la lleva el inspector fiscal, quien verifica y cuantifica necesidades, y presenta una propuesta de modificación. Esa propuesta de modificación se ve en distintas instancias de la Dirección de Vialidad; primero, el departamento de proyectos analiza la factibilidad técnica y este, a su vez, hace el proyecto; segundo, la revisa el área administrativa, o sea, el jefe de contratos, que es en donde está radicado el contrato; tercero, el área presupuestaria ve la factibilidad financiera, que luego debe ser visada por el director regional y, con eso, va a una mesa propositiva.

³ <https://www.camara.cl/legislacion/comisiones/documentos.aspx?prmID=2803> (Sesión 7)

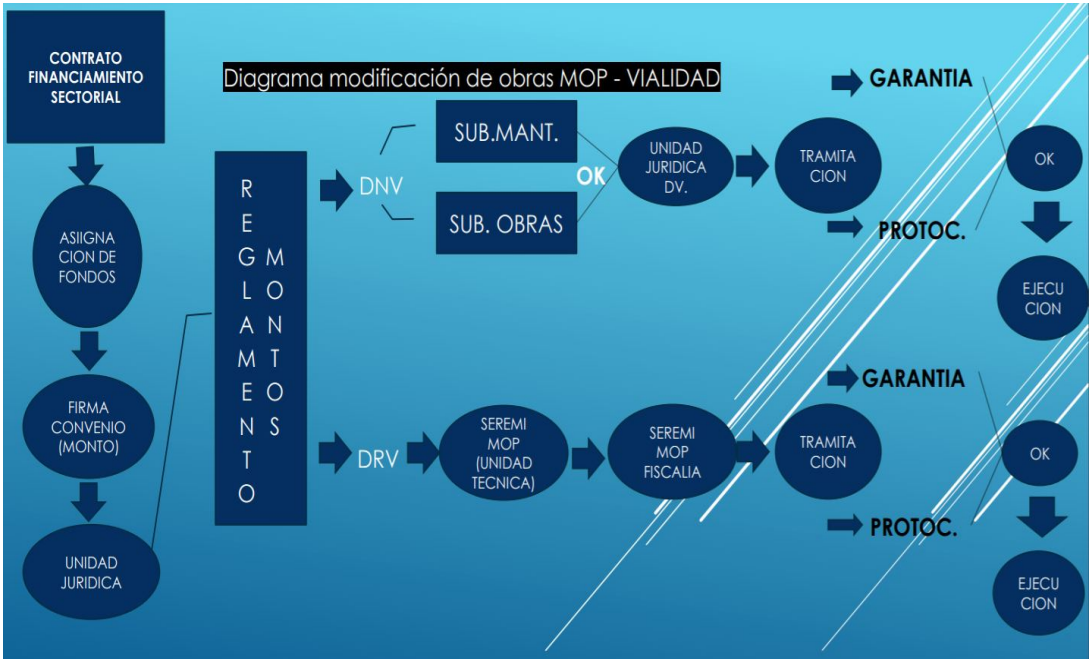


Mencionó que una modificación de obra no es capricho ni criterio absoluto ni de un director, ni de un inspector fiscal, ni de un jefe de contrato ni nada parecido. Existe una mesa propositiva en la que participa el jefe de contrato, la jefa de la unidad jurídica, el jefe de proyectos o un representante, el área presupuestaria y, según corresponda, incluso, hasta la jefa del laboratorio regional, en caso de que exista un caso en particular. Luego de la mesa propositiva, está lista la modificación.

Entonces, hay que ver dos cosas: el contrato de financiamiento sectorial, Cristo Carhuella, y el contrato de financiamiento del Fondo Nacional de Desarrollo Regional (FNDR), de Chucao.

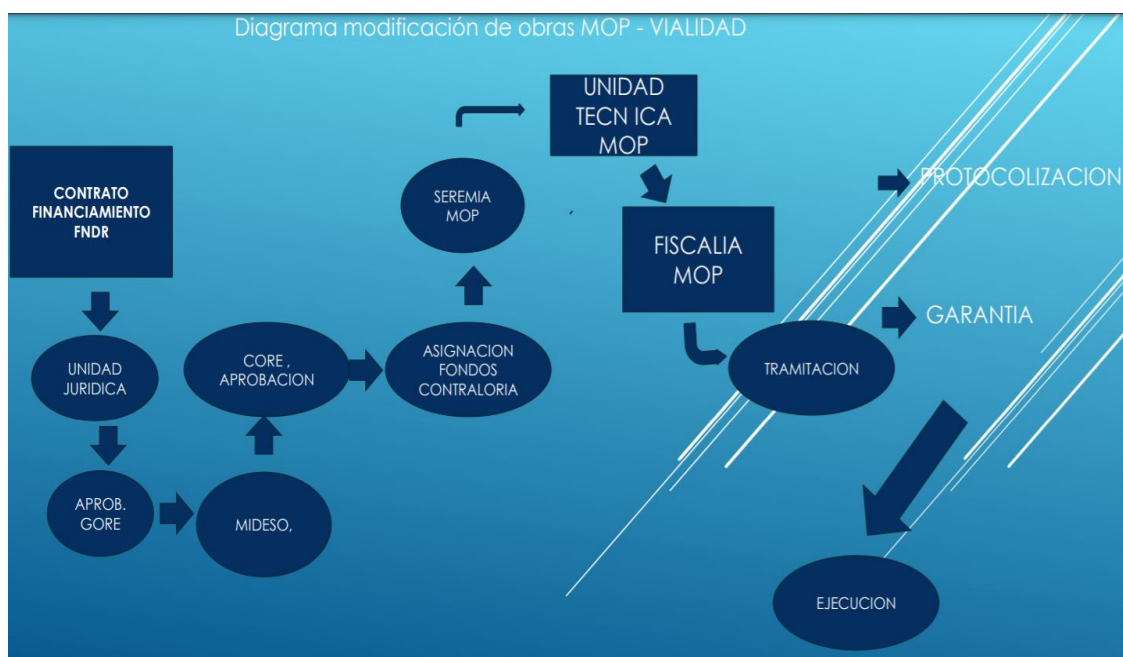
Respecto de los plazos, los que han sido criticados, manifestó que, a nivel de la Dirección de Vialidad, toda modificación se demora menos de dos meses en su tramitación. Por ejemplo, en el caso de Chucauco-Schleyer, con algunas observaciones de parte de proyectos, con documentos que iban y venían, la Dirección de Vialidad se demoró en tramitar la modificación, aproximadamente, dos meses en enviarla al gobierno regional. Sin embargo, nadie ha dicho que el gobierno regional se demoró más de seis meses en tramitar esa modificación de obra; es decir, se cuestiona a la Dirección de Vialidad por demorarse dos meses, pero no al gobierno regional que demoró, aproximadamente, seis meses. Y en el contrato de Cristo Carhuella, la modificación que se hizo en base a plazo y obra, fue en dos meses, o sea, en un mes y fracción.

Sobre cómo funciona un contrato de financiamiento sectorial, como el de Cristo Carhuella, señaló que, efectuada la mesa propositiva, se asignan los fondos, se va a la firma del director regional con la empresa, lo visa la unidad jurídica y, después, se ve el reglamento de montos. Este reglamento señala que sobre 2500 UTM lo debe ver el director nacional de Vialidad, pero este no es el caso; si es menor a 2500 UTM, va a firma del seremi. Posteriormente, la Dirección Regional de Vialidad lo envía a la seremi de Obras Públicas, para ser visado por la unidad técnica respectiva. Luego lo ve el fiscal del Ministerio de Obras Públicas (MOP), lo firma el seremi y se tramita la resolución. Por último, se va a ejecución.



Comentó que este sería el conducto normal que tiene una modificación de obra a través de un fondo sectorial. Un dato clave es que toda modificación tiene que ser ejecutada con posterioridad a que salga la resolución, cosa que no pasó en el contrato de Chucauco-Schleyer, porque el contratista partió antes a hacer la modificación de obra, sin autorización de la inspección fiscal. Sin embargo, hay dictámenes de la Contraloría que dice que eso se hace a cargo del contratista y bajo la responsabilidad de este.

En el contrato de financiamiento FNDR existe otra figura. Expresó que después de pasar por la mesa propositiva de la Dirección de Vialidad se genera un documento de parte del director regional al señor intendente, en el que se le propone una modificación de obra. Después, el contrato FNDR se va a aprobación de la parte técnica del gobierno regional (GORE). Si esa aprobación es menor a 10 por ciento, se va directo al consejo regional (CORE), para la aprobación de los fondos. Después de esa aprobación, va a la Contraloría y, en caso de que sea sobre el 10 por ciento, el GORE, obligadamente, lo debe mandar al Ministerio de Desarrollo Social y Familia, que lo puede aprobar; finalmente, se va al CORE para su aprobación y, después de esa aprobación, a asignación de fondos, a la Contraloría, a la unidad técnica de la seremi del MOP, a fiscalía del MOP y, por último, a tramitación para su ejecución.



Reiteró que el tema no es a discreción ni de un funcionario ni de varios, precisando que en las modificaciones que se tramitaron dentro de la Dirección de Vialidad, en ambos contratos, hubo un máximo dos meses, desde el momento en que se presenta por parte del inspector fiscal. Luego, en la tramitación que se dio en el gobierno regional, se dieron varias cosas que escapan del ámbito de la Dirección de Vialidad.

En noviembre del mismo año, cuando fue ingresada la modificación, algunos consejeros regionales tenían aprensiones con la empresa, por deudas que mantenía en el pozo y con la junta de vecinos en la utilización de la sede social. En consecuencia, no quisieron firmar la modificación de obra, pero sí autorizaron un plazo que, también, fue una situación muy extraña, porque, finalmente, la modificación de obra viene adjunta a un plazo que se debe ejecutar.

Por eso es que, después de un tiempo, cuando demoró un plazo excesivo, se solicitó una paralización de obra. Esa paralización obedece a los seis meses que se demoró el gobierno regional. Incluso, en su oportunidad, el contratista dijo que el director regional, no quiso aprobar la paralización propuesta por él. Sin embargo, esa paralización la propuso un mes y medio después de iniciado el contrato; es decir, partieron las lluvias y quiso paralizar la obra, pero uno no puede paralizar por causas climáticas, sino por otras razones. Además, la paralización implica parar la obra completamente, pero había muchas otras partidas que sí se podían ejecutar, como las dos losas de saneamientos. Todas esas obras se podían ejecutar en el plazo establecido, mientras se buscaba una solución al problema que planteó él.

Particularmente, en ese caso, no se elaboró un diseño nuevo por parte del contratista, sino que fueron perfiles que, desconozco por qué, no existían. Ese fue un proceso que estuvo en la adjudicación del contrato, en la que, a su vez, el contratista firmó una carta bajo declaración jurada afirmando que él conocía el proyecto y que lo aceptaba en las condiciones en que estaba. El proyecto se adjudicó entre 2014 y 2015, con un valor por kilómetro de doscientos millones de pesos. En 2018, se logró que ese valor subiera a doscientos cincuenta millones de pesos. Eso permitió que hoy los caminos básicos puedan tener una mejor estructura y se puedan diseñar de otra forma, a fin de evitar las dificultades que actualmente tienen o que tuvo este contrato, en particular.

El diputado Rene Saffirio planteó un tema de forma que le tiene preocupado. Explicó que esta es una comisión investigadora cuya función es, precisamente, recabar información, sistematizarla y llegar a algunos acuerdos en relación con el funcionamiento del Ministerio de Obras Públicas a lo largo del país, en un período determinado.

Uno de los hechos más relevantes respecto de los cuales se ha estado escuchando declaraciones y opiniones de distintos diputados y diputadas, ha sido este, al que hizo referencia el señor Rodrigo Toledo, quien ha hecho una relación pormenorizada de lo que, desde su punto de vista, ha ocurrido. Lo hizo en la sesión anterior y lo concluyó en esta, por lo que ha quedado de manifiesto que en esos hechos han tenido participación, de distinta naturaleza, el señor Fulgeri, el exintendente Atton, pero, también, el diputado Molina.

Solicitó, por intermedio del Presidente, al diputado Molina que se inhiba de participar en estas sesiones. Tiene derecho a hacerlo, evidentemente que tiene ese derecho, pero, la verdad, es que complica bastante su presencia mientras se investigan hechos en que él ha tenido una participación directa.

Insistió en que tiene todas las facultades para estar presente, pero va a resultar novedoso, por decirlo de alguna manera casi caricaturesca, que en el informe con las conclusiones que deba emitir la comisión al término de su trabajo aparezca asistiendo a las sesiones una de las personas que intervinieron directamente en los hechos investigados.

Aclaró que no está calificando qué tipo de intervención haya tenido el diputado Andrés Molina, opinando que no cree que vaya a ser bien visto que en una Comisión Especial Investigadora participe un diputado que ha intervenido personal y directamente en los hechos investigados.

Adelantó que, si eso no ocurre, se inhibirá de participar en todas las sesiones en que esté presente el diputado Molina, porque cree que existe un notable y evidente conflicto de intereses de su parte en relación con la materia que se está investigando.

El diputado Andrés Molina expresó que efectivamente, ha dejado de asistir a las sesiones, salvo a la última, cuando supo que iba a venir el director de Vialidad.

Por el contrario, recalcó al diputado Saffirio que no tiene ningún problema; no quiere inhibirlo en su condición de diputado y menos en su clara facultad investigadora.

Dicho eso, afirmó que esta es una investigación que está actualmente en la Fiscalía, y se alegra mucho porque todos los antecedentes que han mencionado, de llamados y otras cosas, fueron entregados por el que habla, siendo una denuncia que efectuada por el diputado Molina.

Explicó que no hará preguntas sobre el contratista Bruno Fulgeri, ni tampoco incidirá en la opinión de ustedes, pero hizo presente un par de alcances a temas anteriores que tienen que ver, de alguna manera, con lo que sucedió posteriormente, de lo cual dio cuenta la Contraloría, referido a que a ese contratista se le dio un trato que fue afectado por un hecho derivado de la facultad investigadora, como fue haber hecho la denuncia.

Señaló que se dañó a un contratista, situación de la que finalmente dio cuenta la Contraloría, haciéndose responsable por ello. Indicó que

esa es la responsabilidad que asume, por haber hecho una gestión, que la Fiscalía conoce, llamando al intendente, y lo que el director ha mencionado.

Informó que al señor Fulgeri, no lo conoce como lo conocían el seremi o el exdiputado Hasbún, pero, cuando eso ocurrió en esa oficina de denuncias, yo había manifestado con anterioridad mi incomodidad con el director de Vialidad, y lo había hecho público, porque me parecía que todo lo que había sucedido desde la acusación al fiscal, desde que entró este gobierno y terminó con un fiscal acusado por cohecho, con dos personas imputadas, daba cuenta de una situación muy grave.

Luego, explicó que hubo sumarios desde el año 2017, 40 sumarios que no se completan, que no se resuelven, con personas que siguen trabajando en la institución y con empresas. Aclaró que entregó todos esos antecedentes, grabaciones de personas, y entiendo que el subsecretario, hoy ministro de Economía, también hizo denuncias a la Fiscalía.

El diputado Ricardo Celis (Presidente) insistió que las acciones de fiscalización se realizan a través de la Cámara de Diputados, no de modo personal. Existen instrumentos para ejercer la fiscalización, justamente para no provocar esa dualidad, esa situación compleja en que un diputado, cualquiera que sea, pueda participar en acciones de modo individual.

La fiscalización se realiza a través de la Cámara de Diputados, y por eso, justamente, estamos en esta Comisión Especial Investigadora, con un mandato de la Sala para llevar adelante el proceso de investigación en relación con esos hechos.

El diputado René Manuel García preguntó al señor Toledo a qué se debió su renuncia, porque la vez anterior escuchó que lo habían trasladado a Valdivia y no quedó muy claro.

Asimismo, y en relación con los pagos al señor Fulgeri, ¿cuál es la irregularidad que cometió al no hacer el pago? Porque si no hay perjuicio al fisco o el pago no se hizo.

La diputada Alejandra Sepúlveda comentó que, si el diputado Molina es nombrado por los invitados, él debe concurrir a la comisión para dar las explicaciones y responder las preguntas que correspondan y, no debe hacerlo en su calidad de diputado integrante de una comisión, sino como una persona que debemos investigar respecto de los dichos señalados públicamente por un tercero en una comisión investigadora, lo cual quedará consignado en las actas. Insisto, lo que hoy se ha señalado en esta comisión es muy grave. Más allá de eso, concuerdo con que no podemos juzgar esto, pero no es primera vez que nos ha tocado tener que investigar a un diputado, a una diputada, a un senador o a una senadora.

En ese sentido, opinó que se deberá invitar al diputado Molina, para corroborar y analizar sus dichos en calidad de invitado y no como diputado integrante de una comisión investigadora.

El diputado Ricardo Celis (Presidente) efectuó las siguientes preguntas al señor Toledo.

En primer lugar, ¿el exfiscal Cristian Ríos está vinculado a usted en lo administrativo? ¿Tienen alguna vinculación o estos fiscales tienen dependencia de la Seremi o del Ministerio de Obras Públicas? ¿Dónde se instala la figura del fiscal institucionalmente? Dado que el exfiscal Ríos participa en algunos de los hechos que usted ha mencionado, ¿qué rol tiene en relación con Vialidad o

es parte de una institucionalidad distinta? ¿Cómo es el organigrama? ¿Cuál es la relación de dependencia con usted en particular?

En segundo lugar, preguntó al señor Toledo sobre la gran cantidad de sumarios pendientes, cuyo número es asimétrico respecto de otras dependencias del Ministerio de Obras Públicas de la Región de La Araucanía.

La diputada Alejandra Sepúlveda indicó que el señor Toledo mencionó que mágicamente -esas fueron sus palabras- la empresa del señor Fulgeri, o la que se estaría analizando, había ingresado nuevamente al catastro de empresas que podían retornar al registro. Entonces, opinó que cuando uno habla de “mágicamente”, obviamente es porque hay algo extraño.

Al respecto, consultó al señor Toledo si sabe qué ocurrió en relación con eso, si era normal y cuánto se demora, y a la Dirección de Vialidad, cuáles fueron las razones de haber eliminado a ese contratista y, por qué volvió a ingresar, cuál fue el procedimiento, que, por lo demás, debe estar normado a nivel nacional, y cuáles serían los descargos que realizó la empresa para volver a incorporarse al registro.

El señor Rodrigo Toledo aclaró que renunció a la Dirección de Vialidad después de 20 años. Recordó que comenzó en Vialidad el 2000, en la provincia de Malleco. El 2006 fue jefe provincial de Malleco, el 2008 provincial en Cautín hasta el 2018, y en mayo de ese mismo año fue nombrado director regional. Opinó que una de las motivaciones para renunciar fue porque la dirección nacional, en ningún caso, lo respaldó. Se dio cuenta de que la carrera funcionaria se la metieron al bolsillo, situación que en su momento expuso en un documento al director nacional de Vialidad. Uno de los puntos fue la vulneración a la carrera funcionaria e imagen profesional, ya que, con todo lo mediático que sucedió con este contratista, el único afectado fue Toledo.

Acotó que cuando el seremi lo llamó por lo de la suspensión, se le quedó abierto el teléfono y dijo -palabras textuales- que “era él o era yo”. Aclaró que la Dirección de Vialidad va a cambiar en la región cuando los directores sean técnicos y no políticos. El seremi o el intendente pueden ser cargos políticos, pero la Dirección de Vialidad maneja una cantidad de recursos que tienen que ser utilizados técnicamente.

Hoy, la Dirección de Vialidad está prácticamente haciendo campaña a un seremi como candidato a diputado. Eso quita la motivación para pertenecer a una institución que se está prestando para ese tipo de situaciones. Es decir, se perdió la carrera funcionaria.

Explicó que si lo trasladaban iba a llevar toda su experiencia a la Región de Los Ríos, no obstante, aclaró que toda su vida se ha desempeñado en la Región de La Araucanía, asegurando que en dicha región no conocen a nadie más o a pocos funcionarios que realmente manejen la red vial de la zona. Es decir, fue jefe provincial en Malleco, fue jefe provincial en Cautín y se dio la oportunidad de ser director regional, lo cual fue por mérito propio de una carrera funcionaria. *¿Y después de eso me dicen que tengo que irme a Valdivia?* Al respecto, esgrimió que en la reunión con el director nacional señaló que no podían cambiar su residencia, porque el Estatuto Administrativo dice que, si uno está casado con una funcionaria pública en la misma región, no pueden realizar un cambio.

Informó que fue suspendido el 23 de febrero, cuando estaba con vacaciones. Lo llaman puntualmente, toman una declaración súper extraña y rápida, y proceden a suspenderlo.

Aclaró que lo mantuvieron alrededor de cuatro meses suspendido de sus funciones. Claro, pagaban el sueldo, pero el daño que se provoca a una persona a la que aíslan de sus compañeros de trabajo y quedan compromisos pendientes con instituciones de la comunidad.

Después, la fiscal del sumario dice: *“No sé por qué te suspendieron; la situación es muy extraña, yo nunca lo hubiese hecho”*.

Posteriormente, manifestó que lo devolvieron a sus funciones, y al día siguiente el director nacional dice que tome vacaciones. *¿Pero por qué voy a tomar vacaciones?* Reflexionando que la prensa lo iba a hacer pedazos si tomaba vacaciones después de cuatro meses de suspensión. Tuvo que pedir dos días administrativos. Justo había comenzado la pandemia y en Santiago estaban con cuarentena. Partió a Santiago, después de dos días, para que me comunicaran que me cambiaban de región, y aparte me querían cambiar la residencia, situación que no se dio. Quedé de dar una respuesta y, finalmente, hacen una resolución con fecha 16 de ese mismo mes y me trasladan.

A mayor abundamiento, puntualizó que cuando se inició el sumario, existía una irregularidad, que es dejar a un agente público como fiscal del sumario, pero un agente público a honorario no tiene responsabilidad administrativa y no puede ser fiscal de un sumario, sin embargo, el inició un sumario, lo suspendieron y después pasó a la fiscalía, porque dijeron que iban a incluir el otro contrato que era de arquitectura, pero en el sumario no aparece nada de arquitectura. Es decir, finalmente, fue una figura para que, básicamente, me suspendieran.

Quedó totalmente claro que la intención era que no volviera ni pisara la región. Y el motivo, probablemente –es lo que pienso–, era porque era uno de los funcionarios que quería hacer las cosas bien y en forma técnica. Es decir, cuando *“nos transformamos en soldados”* para decirle a todo que sí a un seremi y que él distribuya los recursos de una región, se pierde el sentido de mejorar la conectividad y de estar en los lugares más vulnerables de la región. No hay que trabajar para nadie, en ningún tipo de campaña, detallando que a los funcionarios públicos les paga el Estado de Chile y no las personas. Por eso renunció.

Con respecto al pago del señor Fulgeri, efectivamente, en las modificaciones de obras, después que están tramitadas las resoluciones, recién ahí el contratista puede hacer la obra.

Aquí, como hubo una demora, el contratista, por un tema de él, quiso hacer la obra, esa modificación, sin autorización del inspector fiscal ni de la Dirección Regional. Al hacerlo, él asumió un costo. Por su parte, la Contraloría dice que no están todos los controles, lo que es obvio porque no pueden controlar una obra que no debiese estar iniciada antes de que salga la resolución.

Entonces, él exige que le paguen esa cantidad de plata, que según él eran 250 millones, pero en base a las presiones se generó un estado de pago, y como el mandante y el pagador es el gobierno regional, ellos deciden si quieren pagar o no, con todos los resguardos que se tomaron, que era la boleta de garantía, el porcentaje del 3 por ciento y los pagos de las deudas que él tenía y que estaban judicializadas.

Afirmó que esto nunca se materializó; hay, por un lado, unos quieren que paguen, que son quienes hicieron todo esto, y, por otro, lo correcto era no pagar. Eso es lo que dice hoy la Contraloría en sus informes. Dice que sí, efectivamente, el contrato se podía hacer, era perfectible. No se trataba de que no se podía hacer el contrato –este se podía hacer–, pero sí podía ser mejorado.

Por último, recalcó que no hubo desmedro al fisco, porque nunca se pagó ese estado de pago.

Con respecto a lo que pregunta la diputada Alejandra Sepúlveda, sobre la palabra “mágicamente”, es porque no es habitual que la suspensión de un registro dure menos de dos meses.

Entonces, como también le llama la atención, se utilizó esa palabra, porque eso no es algo que sea resorte de la dirección regional, sino que se ve en Santiago, y dado que tomaron el acuerdo, creo que lo mejor es oficial y que expliquen por qué no nos informan al respecto, sino a las distintas direcciones regionales les informan que el contratista está suspendido. Ahora, la razón de por qué levantaron la suspensión es algo que tendrán que responder en el registro de contratistas.

Respecto del acta del señor Bruno Fulgeri, efectivamente se envió dentro de los documentos que se hicieron llegar a la comisión; el acta efectivamente fue hecha y firmada por la jefa de la Unidad Jurídica que participó en la reunión. En esa reunión estuve presente, como también, el jefe de contratos, la subrogante, la jefa de la Unidad Jurídica, la inspección fiscal, el empresario y el supuesto socio o socio del empresario, el señor Felipe Cortés.

En cuanto a los sumarios, acotó que Cristián Ríos era fiscal del Ministerio de Obras Públicas (MOP), cargo que no tiene una dependencia ni una relación con las provincias, sino depende de la fiscalía nacional. Sin embargo, el fiscal del MOP viene siendo el asesor o el “filtro” que tiene el seremi para todas las firmas con las que debe relacionarse y, a su vez, el fiscal es como el asesor de todas las direcciones, es en quien radica esa potestad que tiene, pero no tiene una relación con la Dirección de Vialidad.

En una oportunidad, informó que el diputado Andrés Molina dijo que yo trabajaba con el fiscal Ríos, pero independientemente de que haya estado antes o no de parte del Gobierno, él ya era fiscal; habrá sido por sus méritos o no sé cómo habrá llegado a ese cargo, pero no guarda relación con la función de un director regional; él era la dependencia jerárquica del fiscal nacional del MOP que está en Santiago.

Sobre los sumarios, señaló que efectivamente existe una cantidad importante, pero opinó que debe hacerse cargo de los sumarios desde cuando partió en su cargo. Existe una cantidad importante de sumarios y hay situaciones que se pueden comentar y que dan mucho malestar. De hecho, en su oportunidad, denunció a una persona por robo de combustible, y la absolvieron porque dijo que era agua.

Efectivamente existen situaciones muy extrañas y hay que revisar caso a caso cada sumario y preguntar por qué no se ha terminado. Aclaró que en su período hubo un funcionario que el fiscal del sumario le pidió un mes de suspensión donde sabía que yo, como provincial, tenía antecedentes -y me entero cuando soy director-, porque existían antecedentes de que había situaciones más que extrañas y más que delicadas. En ese caso, el fiscal le propuso un mes de suspensión y yo le digo: *cómo pueden suspender a esta persona por un mes si hay un tema mayor* -no voy a decir acá de qué se trata, pero era un tema mayor-. Finalmente, como el director nacional es quien contrata, despide y tiene facultades, le solicitó personalmente que hiciera una vista jurídica y, con los antecedentes enviados, el funcionario fue destituido.

Aclaró que no todos los funcionarios de Vialidad son corruptos. Sin embargo, con todo esto, dejaron por el suelo a la Dirección de

Vialidad, lo que no es justo, porque son más de 570 funcionarios entre las provincias de Malleco y Cautín que realizan un trabajo digno, y que hoy en día se echó por la borda por malas intenciones. Probablemente, hubo fallas administrativas, pero nunca existió mala fe ni nada de eso.

6. sesión 8ª, celebrada el 5 de julio de 2021.

El ministro de Economía, Fomento y Turismo, señor Lucas Palacios.

Señaló que antes de referirse a los hechos investigados por la comisión, era necesario precisar que fue subsecretario de Obras Públicas en dos ocasiones: primero, en el primer gobierno del Presidente Piñera, entre los años 2012 y 2014, y posteriormente, en su segundo gobierno, entre los años 2018 y 2019, antes de asumir el presente cargo como ministro de Economía.

Consideró muy positivo que exista esta instancia que permita revisar bien todos los hechos y ver si se puede mejorar la política pública que es el objetivo que todos tienen. Por esto, manifestó participar con mucho gusto en esta instancia y en todas las que se considere que sea un aporte.

Lamentó que su asistencia se haya tenido que postergar un par de veces, ofreció su colaboración para los temas que la comisión requiera.

Relató que, tanto en el primer gobierno del Presidente Piñera como en el segundo, le tocó enfrentar situaciones en las que recibió información que debía canalizar, ya sea enviándola a Contraloría, instruyendo sumarios o llevando directamente a la Fiscalía los antecedentes recibidos.

Explicó que en estas materias muchas veces hay rumores y pocos datos concretos. Esa es la razón por la cual, en este segundo gobierno, y para contar con datos más fidedignos, generaron un sistema de información anónima, tanto para personas que trabajaban al interior del ministerio como para personas que podían estar trabajando fuera de éste y podían tener alguna información, porque precisamente con esos antecedentes se podía canalizar de mejor manera una posible denuncia e ir resolviendo esos temas.

Señaló que a pesar de que ha pasado un buen tiempo desde que ocurrieron los hechos, la información que tiene es que la Fiscalía de La Araucanía está investigando actualmente once causas de corrupción en la Dirección de Vialidad que se relacionan básicamente con cuatro hechos relevantes.

Dicho eso, precisó que mencionaría cada uno de forma muy general.

El primero de estos cuatro hechos tiene que ver con una auditoría que generó la Contraloría, tras lo cual emitió un informe el año 2018 sobre acceso a comunidades indígenas, por hechos ocurridos entre el 1 de enero y el 31 de diciembre del 2017. Estos antecedentes actualmente están en poder de la Fiscalía y están siendo investigados.

Un segundo hecho relevante está relacionado con un caso de fraude al fisco que involucró a dos inspectores fiscales en la Dirección Regional de Vialidad y a un contratista de la región, entre los años 2015 y 2016. En este caso, ya hubo una condena al señor Raúl Eduardo Pinto Fuentes y a la señora Carla Francisca Eliana Sierra, cada uno recibió una pena de tres años y un día. La Fiscalía ya se pronunció sobre este caso.

Existe otro hecho que se trata de una situación respecto del exfiscal del MOP, señor Cristián Ríos López, entre los años 2016 y 2017. Al

respecto, le tocó recibir informes que incorporaban también hechos relacionados con este señor, los que entregó personalmente al fiscal regional de La Araucanía. En este caso, el señor Ríos López está formalizado por delitos de cohecho agravado reiterado, en conjunto con Óscar Iván Vicencio, Rodrigo Ortiz, Marcelo Vásquez y Yarela Karina Almonacid. Asimismo, hay un imputado por delito de negociación incompatible, Manuel Robles, y otro por fraude al fisco, Pedro Burgos. Esta es la tercera causa de estas cuatro que agrupan estos once procesos.

La cuarta causa es el “caso Sierra Nevada” que consta de denuncias ante el Ministerio Público que afectan a las empresas Sierra Nevada y CIAL. Precisó que, en este caso, en julio de 2018, le tocó llevar esta denuncia tras haber recibido antecedentes por posibles irregularidades en el contrato de conservación global mixto por nivel de servicio y por precios unitarios de caminos de la provincia de Cautín, Región de La Araucanía, adjudicado a la constructora Sierra Nevada. Le llevó la carpeta con los antecedentes que tenía a su disposición al fiscal, para que iniciara un proceso de investigación, y además le ofreció toda la colaboración del ministerio para que tuviera acceso a todo lo que estimara pertinente, dado que existían estos rumores sobre situaciones que se contradecían con la ética, de las cuales no tenían demasiada información, pero sí sabían que existían esos rumores, de modo que estaban a la espera de recibir antecedentes por cualquier vía.

Agregó que, respecto de este último caso, la Fiscalía de Alta Complejidad de Temuco actualmente mantiene una investigación desformalizada relativa a los contratos de esta empresa. También existe un sumario administrativo que está en curso, cuya investigación está a cargo del fiscal regional del MOP de Los Lagos, y que es un hecho que cuando se conocen estas irregularidades, lo que en general se hace es que se inicie una investigación sumaria, es decir, se abre una investigación al interior del ministerio; habiendo antecedentes, estos se redirigen a la Contraloría, ya sea nacional o regional y, cuando ya existen elementos reales y contundentes, se entregan a la Fiscalía para una investigación penal.

Ahora bien, en cuanto al caso Fulgeri, señaló que la empresa que se llamaba SGYC comenzó a trabajar en el año 2017 como contratista en el ministerio. En enero de 2019, recibió al señor Fulgeri, por la ley del *lobby* mediante una solicitud que él presentó, en su oficina con la directora general de Obras Públicas y con el jefe del Área de Registro de Contratistas, porque esa era la materia que él argumentaba que quería revisar, porque estaba siendo suspendida su participación dentro del registro y eso inhabilitaba la posibilidad de poder participar en otras licitaciones o recibir pagos, probablemente, por algunos contratos vigentes.

Recordó que lo recibió con un grupo de personas y que él presentó algunos argumentos y lo que se hizo es lo que se hace siempre: que el trámite siguiera su curso administrativo y que él hiciera ver cuáles eran sus puntos de vista con quien correspondía, que en este caso era directamente la Dirección General de Obras Públicas, de cuya dependencia es el Registro de Contratistas, que funciona de manera independiente, pero al interior del ministerio, bajo la tutela administrativa de la Dirección General de Obras Públicas.

Manifestó que, perdió la pista de lo que ocurrió de ahí en adelante, que después supo que los argumentos que había presentado no fueron acogidos por el Registro de Contratistas, y se le suspendió igual y que esto sucedió a principios de 2019.

Complementó lo anterior señalando que, posteriormente, según la información que tiene, el señor Fulgeri, que era el dueño de esta empresa contratista, en agosto, hace algunas declaraciones en la prensa, argumentando que existían coimas y situaciones irregulares en la Dirección Regional. Frente a ello,

solicitó al seremi de la región que llevara los antecedentes de este señor a la Fiscalía. La razón por la cual lo hizo así, fue porque si tenía que decir algo al respecto, se lo tenía que decir al fiscal pues no se puede decir en la prensa que hay coimas si no se dice quién la está pidiendo y cuánto pide, porque eso es exactamente lo que se necesitaba saber, pero no por la prensa, sino que esa información se debe entregar al fiscal.

Relató que eso lo hizo el seremi, y luego el director nacional de Vialidad hace ver la necesidad de que se haga una auditoría ministerial en esta materia respecto de ese contrato, lo cual instruyó como subsecretario de la época a mediados de 2019.

Precisó que el año 2020 dejó de ser subsecretario de Obras Públicas porque lo nombraron ministro de Economía en el mes de octubre, justo después del estallido, y que después, en enero de 2020, salió este audio, en donde el señor Hasbún le dice a Fulgeri que él puede conseguir -a través del MOP o con él, en esa época pues supone que se refería a tiempo atrás-, una reunión para que le resuelvan el problema.

Manifestó que su reacción fue bastante sorpresiva por esa situación porque el único contacto que tuvo con Hasbún fue mediante un mensaje de *Whatsapp* que le mandó en algún momento, a principios de 2019, en el cual le planteaba que había una empresa, que tenía un tema con un contratista y si los podía recibir. Él se presentó, porque de hecho ni siquiera tenía su teléfono y le dijo: "Mira, ningún problema, podemos recibirlo, pero él tiene que pedir una reunión por la ley de *lobby*", lo cual hizo, pero no sabe si fue porque se lo pidió Hasbún o porque lo hizo con Fulgeri directamente; eso no lo sabe, y ese fue el intercambio que tuve con él.

Agregó que después, cuando este tema salió a la luz pública, evidentemente, desde el punto de vista mediático, se vino en su contra, lo que para él fue bastante sorpresivo. Llamó inmediatamente al fiscal de La Araucanía –cuyo nombre ahora no recuerda- y a la semana siguiente se reunió en forma voluntaria con él, señalándole que le entregaría todo lo que necesitaba: el número de teléfono personal, etcétera, y le ofrecí toda su colaboración para investigar lo que había detrás de esta denuncia y si es que, efectivamente, había la intención de un tráfico de influencias con otro miembro del MOP, porque con él, al menos, no había sido. Esa fue su participación.

Acotó que, desde un punto de vista general, le parece muy importante que para evitar que estas situaciones ocurran, se les dé cada vez mayor relevancia y se brinde una vía de información de carácter anónimo, porque pareciera ser que la gente se asusta de poder entregar antecedentes. Tampoco es bueno que, por la prensa, sin mayores antecedentes, se hable mal de funcionarios cuando no existen pruebas, que era algo que ocurrió en su momento en La Araucanía.

Estimó que lo mejor es que exista un sistema institucionalizado y transparente, que resguarde a las personas que puedan entregar, eventualmente, antecedentes que involucren conductas que estén reñidas con la probidad porque esa va a ser la única forma de evitar que este tipo de situaciones pueda ocurrir.

El diputado Celis, don Ricardo (Presidente) comentó que esta comisión tiene la posibilidad de generar condiciones de más transparencia, más probidad y hacer recomendaciones en relación con aquello y que acababa de anotar lo que señaló el señor ministro respecto de la vía de información anónima,

que le parece interesante y tal vez considerarlo al momento de hacer las conclusiones de la comisión.

Añadió que en la comisión tienen la impresión –lo han comentado con anterioridad- de que existe un *modus operandi*, un mecanismo por el cual los contratistas aumentan sus ingresos, ya que cuando se licita realizan presentaciones con montos más bajos, sabiendo que esos montos más bajos de la licitación no son técnicamente suficientes para cumplir los objetivos de lo que se le está solicitando. A continuación, pasado un tiempo, solicitan ampliación de plazos o ampliación de obras; fundamentalmente, ampliación de obras, y que este mecanismo pareciera ser sistemático, por lo que pidió la opinión al respecto al señor ministro, por su experiencia y por haber estado como subsecretario del Ministerio de Obras Públicas.

El **señor Palacios** observó que era interesante lo que se plantea y que, al respecto, hay dos cosas que son relevantes de abordar. La primera de ellas tiene relación con ello pues iniciaron un proceso de medidas preventivas, que tenía por finalidad la obligación de revisión de toda la ingeniería de detalles. La razón de ello es que muchas veces ocurre que el contratista puede argumentar que había un problema en ingeniería de detalles. Sin embargo, ahora éste tiene la obligación de revisarlo y suscribirlo, de tal manera que el contratista es el responsable si es que después hay un problema, ya sea en el trazado, en el detalle, en las ubicaciones, etcétera y eso es importante.

Añadió que, en segundo lugar, hay un instructivo para la gestión de pago y el uso del libro digital, lo que también es bien significativo, porque como son tantos contratos, es importante tener en línea todo el sistema de avance, revisión, fiscalización, monitoreo y pago, ya que, cuando hay empresas más pequeñas, muchas veces no tienen la capacidad, o muchas veces su capacidad financiera no soporta que estos procesos se extiendan demasiado; van muy ajustados en los plazos de pago, respecto del avance de la obras. Todo eso provoca una situación desbalanceada entre el inspector fiscal y todo el sistema administrativo del ministerio.

Así, cada vez más, el contratista necesita que el inspector fiscal y, administrativamente, el ministerio, lleven a cabo los procesos para que le paguen, porque, de lo contrario, el mismo contratista entra en cesación de pago respecto de sus proveedores.

En consecuencia, esos dos elementos deben estar muy claros al principio. Primero, la ingeniería de detalles, que sea suscrito por el contratista, para que no ocurra lo que se menciona, en el sentido de que él diga: Esto me está saliendo mucho más caro que lo que me salía el contrato que licité. Entonces, que tenga claro qué se está licitando y cuáles son las condiciones, y que, por otro lado, también exista una responsabilidad por parte del ministerio, cuyo seguimiento se puede hacer a través de este libro digital, y que tenga claramente establecidas cuáles son las responsabilidades de parte del ministerio, para que no se extiendan más de la cuenta aquellos plazos de pago que requiere el contratista para poder continuar las obras.

Recalcó que esos dos elementos son positivos porque si no –haciendo referencia a la primera parte-, existe un incentivo muy perverso, que es aumentar obras y, en el segundo caso, también existe un incentivo perverso, eventualmente por el lado de algún funcionario que tenga demasiado poder respecto de un contratista.

Dado lo anterior, estimó muy adecuado que eso esté balanceado y claro antes de que comience el contrato, tanto lo que debe ejecutar el

contratista como cuándo se le va a pagar y cómo se le va a medir respecto del avance del contrato, y que esos dos elementos podrían ser parte de una recomendación que haga la Comisión.

El **diputado Celis, don Ricardo (Presidente)** preguntó si hay más casos de situaciones complejas en la Región de La Araucanía que en el resto del país.

El **señor Palacios** precisó que en la Región de La Araucanía hay muchos contratos. La Dirección de Vialidad de La Araucanía tiene dos provinciales, lo que es muy significativo. Entonces, es grande, y hay muchos caminos indígenas, lo cual significa muchos contratos, sin embargo, los problemas relatados también pueden ocurrir en otras regiones. Del mismo modo, por ejemplo, en la Región del Maule, también hubo algunos problemas con algunos contratos que quedaron botados, y terminaron en el Consejo de Defensa del Estado.

Instó a hacer un esfuerzo por modernizar los sistemas de contratación y de control de los contratos, en beneficio de la fe pública, respecto de los recursos fiscales, pero también en beneficio de algunos contratistas que, dado que son de un tamaño más pequeño -en general, son regionales-, necesitan algún nivel de certeza jurídica respecto de los pagos acerca del avance. Es importante incorporar esos dos elementos en la Región de La Araucanía, pero no solo en esa región, sino a nivel general en el país.

El director de Obras Hidráulicas de la Región de La Araucanía, señor Héctor Méndez.

Inició su exposición agradeciendo la invitación, ya que siempre es muy bueno tener estas instancias, con el objeto de que los diputados tengan una mayor aproximación respecto de las diferentes políticas públicas que al gobierno le toca ejecutar.

Precisó que, en ese sentido, lo que dice relación con agua potable rural, que, si bien es del 20 de noviembre del año pasado hacia atrás, correspondía simplemente a un programa, hoy ya es ley, donde cambia la figura de los Comités de Agua Potable a Servicios Sanitarios Rurales.

Comentó que, desde su llegada, el 14 de mayo de 2018, el gobierno del Presidente Sebastián Piñera ha hecho un tremendo incremento e inversión, en lo que dice relación con proyectos de agua potable, tanto en prefactibilidad y diseño, como también en obras y precisó que solo se referiría en términos de obras, respecto de lo que, a su llegada, se ejecutaban alrededor de 12.000.000 o 13.000.000 de pesos para 2018, como una inversión récord, y para este año tienen programados casi 27.000.000 de pesos.

A la luz de lo anterior, los números son bastante elocuentes y claros, en el sentido del tremendo esfuerzo que se ha hecho por invertir de manera significativa en proyectos de agua potable en la Región de La Araucanía, y que existe una cantidad muy numerosa de contratos.

Explicó que este año se han visto con bastantes problemas desde el punto operativo, por temas de pandemia, como en todo orden de cosas en nuestro país y en el mundo. En especial, se han visto bastante complicados por temas sociales, principalmente con comunidades mapuches, sobre todo este año, que nos ha sido particularmente difícil ejecutar nuestras obras, con algunas complicaciones por problemas de violencia rural, por terrorismo rural. En

Chamichaco, por ejemplo, estaban empezando a ejecutar una obra y se vio en la obligación de darle término anticipado, porque los trabajadores fueron víctimas de dos hechos de gran connotación y de tremenda peligrosidad.

Comentó que el año pasado terminaron con una ejecución presupuestaria de 99 por ciento. Fueron casi 25.000 millones de pesos, y este año están cerca de 26.500 millones de pesos y, pese a todas las problemáticas que se presentan, están tratando de sacar adelante la inversión comprometida para este 2021.

El **diputado Celis, don Ricardo (Presidente)** observó que, en general, los proyectos APR, especialmente en la provincia de Cautín, están radicados en cuatro o seis empresas, solamente, lo cual ha traído consigo problemas en el nivel de avance de los proyectos. Por ejemplo, en Chihuiimpille, comuna de Freire, está paralizado un APR hace más de un año, porque está pendiente de un camino. Finalmente, los vecinos no han tenido ningún nivel de avance; en el Coigüe, comuna de Carahue; Catrimalal, en Temuco, donde estuvo el otro día. Comentó que dicen que el señor Méndez fue al sector e incluyó a usuarios, sin el consentimiento de ellos, en un proyecto único, esto es, un proyecto grande que se pretende hacer en el sector de Boyeco, y que fueron incluidos sin el consentimiento de ellos.

Precisó que por eso pidió su asistencia a la comisión, para pedirle su información formal en relación con los puntos que se le plantearon en su calidad de Presidente de la comisión en visita a La Araucanía.

El señor **MÉNDEZ**, en primer lugar, sugirió revisar la información que señala que las licitaciones estarían concentradas en cuatro empresas puesto que cuando él llegó, el 14 de mayo de 2018, en las licitaciones participaban tres o cuatro empresas. Hoy, el abanico se ha abierto considerablemente y por cada licitación se presentan ocho o diez empresas. El proceso es muy transparente y lo lleva, por un convenio *ad referendum* que existe, Aguas Araucanía. Es Aguas Araucanía la que realiza todo el proceso de licitación y, por ende, de adjudicación.

Agregó que, por cada licitación, se ha duplicado el número de oferentes, y este es un indicador bastante positivo para efectos de transparencia. Ahora bien, a objeto de adjudicación, como es obvio, se le adjudica a la mejor oferta en términos económicos y técnicos. En ese sentido, no tiene nada más que agregar, porque es un proceso que lleva adelante un tercero, en este caso la sanitaria, y ve con muy buenos ojos que se haya ampliado el abanico de empresas que quiere participar en las licitaciones.

Sobre el caso de Chihuiimpille, señaló que desconoce si es un año lo que lleva paralizada la obra. Eso no es efectivo. Solo se trata de un tramo de cuatro o cinco kilómetros, en el sector de Quilas Bajas, donde iban a iniciar la ejecución e instalación de matrices y de arranques. Justo en ese minuto se vivió un problema social con las comunidades de ese sector, de Quilas Bajas, porque en el resto, en Chihuiimpille, han venido ejecutando la obra. Hasta el día de hoy, la obra no ha parado en ningún minuto. Solamente está en *stand-by*, por decirlo de alguna manera, el sector del camino de Quilas Bajas, entre cinco y seis kilómetros.

Estas comunidades se tomaron el camino principal. Asistió el seremi de Obras Públicas y conversó con ellos. Ellos hicieron una serie de solicitudes y de exigencias al seremi, entre ellas pavimentar el camino a la brevedad. Eso ha traído a la Dirección de Obras Hidráulicas bastantes

complicaciones técnicas, porque cambian todas las especificaciones de ejecución, toda vez que son muy distintas cuando se trata de pavimentar un camino de ripio. Actualmente, con la Dirección de Vialidad están haciendo las modificaciones tanto técnicas como económicas que correspondan. Ese es el motivo. Pero esto nació a raíz de una exigencia de las mismas comunidades y, hoy día, el seremi está atendiendo esas demandas que las comunidades exigieron.

En relación con el sector el Coigüe precisó que, efectivamente, generó mucho ruido, lo que consideró bastante injusto, porque es un contrato que se está desarrollando con bastante éxito y que está en la etapa final. Por lo menos llevan un 95 o 97 por ciento de avance. Hace dos meses, una persona, que ni siquiera es dirigente ni mapuche, hizo una serie de denuncias, denuncias que la directiva y gran parte de los integrantes de este comité no comparten con este caballero, de quien olvidó el nombre. No obstante, como dirección, se apersonaron al sector y, en lo personal, se reunió con ese señor y le dieron respuesta a cada una de las observaciones que él hizo. Una vez que hicieron entrega de este compendio de respuestas, este señor, con diez personas más, porque no eran más, no encontró satisfactorias las respuestas, y el contrato sigue sin ningún inconveniente.

Respecto de Catrimalal, señaló que se trata de un sector urbano aledaño a la ciudad de Temuco compuesto por cuatro comunidades indígenas. Como Dirección de Obras Hidráulicas están sacando adelante un megaproyecto de agua potable rural, llamado Temuco Cholchol Galvarino, que va a beneficiar a más diez mil personas; va a ser el APR más grande del país. Hoy día, está en su etapa de diseño y, en este preciso momento, van a hacer el ingreso para tener la declaración de impacto ambiental.

Agregó que ese proyecto incluye a comunidades de Temuco, todo el sector de Boyeco, con Catrimalal incluido, y sigue por Cholchol hasta llegar a la comuna de Galvarino y, respecto de esto, hace año y medio, más o menos, recibió la visita del senador Jaime Quintana, acompañado del concejal Esteban Barriga y de los dirigentes de las cuatro comunidades. En ese minuto, se le comunica que el sector de Catrimalal no quiere formar parte del APR Temuco Cholchol, invocando compromisos anteriores del Estado de Chile.

Explicó que señalaba al Estado de Chile porque al lado de Catrimalal se construyó el Portal San Francisco, alrededor de cuatro mil o cinco mil viviendas sociales. En su minuto, las comunidades de Catrimalal se opusieron a la construcción del Portal San Francisco y las autoridades de la época –entendiendo que el intendente Huenchumilla y los ministros- adquirieron varios compromisos con las comunidades de Catrimalal, entre ellos, la construcción de un sistema de agua potable independiente para Catrimalal, conectado a la red sanitaria como fuente. Estas comunidades invocaban, con la compañía del senador Quintana, que todos esos compromisos no se cumplieron y que querían ver la posibilidad de que subsanaran la problemática que les aquejaba y, de alguna manera, les ayudaran a exigir el cumplimiento de los compromisos señalados. Cabe mencionar que tampoco quieren formar parte del APR Temuco-Cholchol.

Al respecto, añadió que, desde el punto de vista técnico, no ven mayores inconvenientes para ello. Incluso accedieron a un diseño independiente para Catrimalal, que fue publicado en noviembre o diciembre del año pasado. Actualmente hay una empresa constructora que está haciendo el catastro de todas las viviendas para establecer el área de influencias, y les ha ido bastante bien, hay más de 140 viviendas catastradas que quieren formar parte de este proyecto, pero lamentablemente se han topado con una mala sorpresa, con la intervención poco prudente, a su juicio, del consejero regional Alejandro Mondaca, quien le ha enviado una serie de cartas señalando que la mayoría de las personas

que forman parte de las comunidades de Catrimalal no quieren ser parte de este proyecto; sin embargo, el catastro que han ejecutado hasta el momento dice lo contrario. Por lo tanto, le gustaría tener una reunión con el consejero para zanjar el tema. Es una oportunidad única de que Catrimalal tenga un proyecto de APR de calidad, conectado a la red sanitaria, como fuente.

Concluyó que, resumidamente, ese es el conflicto que existe en Catrimalal y que, a su juicio, es un asunto más bien político del que desconoce el origen y que solo espera tener a la brevedad una reunión con el consejero Mondaca. De hecho, hoy respondió el oficio que él envió al ministro, donde señala que la mayoría de las personas no quieren formar parte del proyecto, aunque de acuerdo al catastro que han realizado hasta ahora, eso no es efectivo.

El **diputado CELIS, don Ricardo (Presidente)** sugirió al señor Méndez que lleve adelante las reuniones con las comunidades y comentó que le enviaría las observaciones que he recibido como presidente de la Comisión Especial Investigadora, para que dé respuesta y logre solucionar los inconvenientes, ya que el agua potable es un tema absolutamente sensible.

7. Sesión 9ª, celebrada el 19 de julio de 2021.

Concurre, como invitado **el diputado señor Andrés Molina**.

El **diputado Molina** precisó que tal como había pedido, la idea era contar a la Comisión, de manera calendarizada, cuál ha sido la relación que ha tenido con la Dirección de Vialidad desde el inicio de su trabajo como diputado.

Informó que, durante los primeros días de 2018, se fueron conociendo algunos hechos que tenían que ver, en los primeros meses, con filtraciones y conocimientos de una situación del fiscal del MOP respecto de algunas irregularidades.

A continuación, enumeró algunos oficios que envió durante 2018:

El 2 de agosto ofició al MOP para preguntar sobre empresas que habían desarrollado proyectos de Vialidad durante los últimos cuatro años y pidió que se individualizara a cada una de ellas, mencionando los nombres de sus respectivos inspectores fiscales.

Posteriormente, el 9 de agosto ofició al MOP para que informara sobre los sumarios que a la fecha estuvieran en curso, indicando los inspectores fiscales que estuvieran sometidos a procedimientos sumariales, de tal manera de cuadrar esa parte.

También el 9 de agosto envió oficio al MOP para que informara sobre las obras de reparación del puente emplazado sobre el río Liucura, comuna de Pucón, las cuales no se efectuaron en las fechas debidas.

El 13 de agosto se ofició al MOP para que informara sobre el convenio suscrito en 2015 entre el gobierno regional y el MOP -que era uno de los mayores problemas-, relativo a la construcción de caminos pavimentados y los caminos indígenas que se mejorarían con ripio, cuyo monto ascendía a alrededor de 300.000 millones de pesos. En concreto, se pidió que se informara sobre su ejecución y vigencia, dado que se habían conocido públicamente algunos pagos por sobre lo ejecutado y, en algunos casos, se pagaron obras no realizadas.

Agregó que el 13 de agosto volvió a oficiar al MOP para que informara sobre el estado actual de la pavimentación efectuada por la empresa Sierra Nevada en el sector del camino Catrico-La Mañana, comuna de Villarrica,

Región de La Araucanía. Además, se pidieron antecedentes sobre los motivos de su paralización, los cobros de boletas y las garantías y medidas adoptadas para la continuación de las obras.

En esa fecha también entregó al subsecretario unas grabaciones, que él hizo llegar a la Fiscalía, respecto de globales de la empresa Sierra Nevada, por medio de las cuales sus trabajadores hacían un relato sobre cómo cortaban los carteles y los llevaban para ser cobrados en otra global. Uno de los trabajadores de la empresa hizo toda esa referencia y la denuncia completa a través del subsecretario.

El 12 de septiembre de 2018 nuevamente se ofició al MOP para que informara sobre la vigencia de obras ejecutadas y montos de inversión respecto del convenio del aeropuerto Quepe-Pelales.

El 5 de octubre de 2018 se ofició al MOP para que informara sobre el eventual aumento de 400 por ciento del presupuesto público de La Araucanía en materia de vialidad, porque hubo declaraciones en ese sentido; sin embargo, pidió el detalle, pero no llegó.

El 23 de octubre de 2018 se ofició a la Intendencia de La Araucanía para que informara sobre las obras en proceso de liquidación, cuya ejecución fue abandonada por la empresa encargada de llevarlas a cabo, indicando las fechas en que se reanudará la aplicación de multas por el retraso.

Dicho eso, precisó que alrededor de junio o julio, abrieron la oficina de denuncias en su sede de Evópoli y que revisaría la información para indicar las fechas con mayor precisión, de acuerdo con el calendario.

Agregó que se ha referido exclusivamente de las denuncias de 2018, lo que probablemente para toda la gente de Vialidad y su director fue un tema no menor, porque llegaba toda clase de preguntas y comentarios no menores para la estructura de esa repartición.

Continuó relatando que, entonces, el señor Fulgeri llega a la oficina a fines de julio y le dice que prepare todos los papeles por si tenía antecedentes. El problema de él era, primero, que tenía una demora gigantesca y un pago pendiente de 630 millones de pesos, información que aparece muy claramente y que ustedes pueden buscar en www.araucaniadiario.cl. Son 630 millones de pesos que no le querían pagar, por distintas demoras de la obra. Primero tenía una demora importantísima en la entrega de la obra. Cuando se la adjudicaron a él, en septiembre, se la entregaron en marzo y, por consiguiente, perdió toda la temporada. Después vino todo un problema de diseño. Por lo tanto, él se quejaba de que ya después, habiendo ejecutado parte de la obra, no le habían hecho la liquidación y, en consecuencia, tenía este pago sin hacer.

Comentó que, en ese momento, cuando estuvo en la oficina, no manifestó que había recibido coimas ni que le habían pedido plata ni mucho menos. Pero, cuando recurrió a la Contraloría -llegaron juntos a entregar un set de papeles con los distintos detalles-, en un punto de prensa menciona que había sido objeto de cohecho o le habían pedido una coima, lo que sorprendió a los periodistas. Acto seguido, le preguntaron si tenía los antecedentes, a lo cual dijo que había una investigación en curso y que, por lo tanto, no iba a decir nada más. Acotó que se sorprendió, como los demás.

Posteriormente, el 3 de agosto; esto fue el 29 de agosto -apareció en la prensa el 30-, el 31 aparece el MOP en la prensa, diciendo que iba a abrir, también, una investigación: el señor Henry Leal. Y hasta el mes de octubre, él,

le llama un par de veces y le dice que, ante el conocimiento público de esta denuncia, más que lograr una liquidación, lo que ha logrado es que le han cerrado todas las puertas y que esto fue, para él, un problema mucho mayor, que lo afectó personalmente en un tema en que no ha tenido ninguna posibilidad de lograr, siquiera, que le liquiden, ni el Gobierno Regional ni Vialidad, siendo este un proyecto mandatado por el Gobierno Regional.

Continuó narrando que se comunicó un par de veces con el intendente Jorge Atton para decirle que, si ellos eran los mandantes, no liquidaran a la persona que había ido conmigo a hacer la denuncia de manera personal. La gente sabe que lleva una serie de denuncias y que ha estado pendiente de esto. Incluso, en la prensa apareció que pidió la renuncia del director de Vialidad, por cuanto hay una responsabilidad política de una persona que está del gobierno anterior y conoce la realidad que sucedía con el fiscal regional, fiscal que ve toda la normativa y las resoluciones de vialidad. No es el fiscal del MOP, es un fiscal que tiene que ver con eso.

Sobre las acusaciones, señaló que se pueden ver los detalles en la prensa. El fiscal del MOP está con un juicio, está formalizado. La Fiscalía está pidiendo siete años y 99 millones de pesos. Hay dos personas más involucradas. Una de las personas es donde se depositaba esta plata. Es un tema muy serio, conocido por muchos contratistas. Era vox populi que este señor hacía que le pagaran para poder agilizar los procesos. Por eso le parecía que el director de Vialidad, que había sido director provincial y una persona que llevaba tantos años en vialidad, no debía seguir, porque lo mínimo era conocer –o poner oreja- que había situaciones de esta naturaleza en el MOP. Muchos inspectores fiscales salieron durante el 2018 por estas irregularidades y otros que están todavía en sumario, más de 40 sumarios, que también hizo llegar a la comisión.

Precisó que con otro que se comunica es con el abogado que está viendo esto, Francisco Toro. Es con las dos personas que tiene dos o tres mensajes pidiéndoles que le hagan una liquidación al señor Fulgeri y que no lo castiguen, porque fue con él a esta acusación de Vialidad.

Señaló que, luego, llega octubre. A este señor no le hacen nada, no le liquidan ni nada. Al contrario, entiende que le hacen algunos procedimientos legales -que él podrá explicar- respecto a otros temas que, más que resolver o esclarecer su situación contractual, le hacen más complicada la vida. Eso es lo que él leía de parte de la institucionalidad.

Agregó que más que ayudar en esta denuncia, lo complicó, estando al lado y haciéndola pública.

Él me dijo que va a denunciar y decir quién le estaba pidiendo esto y que lo iba a mandar. Le dijo que ojalá se lo mandara al intendente, de tal manera que pudiera hacer la denuncia como correspondía. Eso fue el 3 de octubre.

Posteriormente, llegó esta grabación, que le llega a él y al intendente. Ese mismo día habló con el fiscal regional para preguntarle qué se hacía con esto, porque no quería tener problemas. Le pidió que investigara si realmente era así. Esa es la grabación en que aparece el exdiputado Hasbún haciendo gestiones para resolver este y otros problemas -se imagina-, persona que conoció en la época de su campaña.

Al mes y algo más, también con la PDI, le hizo entrega –por propia decisión-, de las tres conversaciones de sus wasaps –completos- con el señor intendente, con el señor Fulgeri y con el abogado, que son las personas con que se relaciona con la intendencia. No es que le hayan incautado ni el celular ni el

computador. Esto fue dentro de la investigación, y posterior a eso, en marzo de 2020, el señor Hasbún se querella en su contra. Claro, conociendo la carpeta y viendo estos mensajes, él se querella, porque dice que estaba haciendo gestiones para ayudar a este empresario. Por lo tanto, él aduce que pudiera haber ahí una cosa patrimonial que le pudiera favorecer para cobrar.

Cuando se hacen estas denuncias y se va con las personas, lo que menos quiere es afectar a la persona. Al contrario, lo que se quiere es que la institucionalidad funcione y eso es lo que se hace, por eso, también, se entregaron todos los antecedentes a la Fiscalía. Entiende que también el intendente y las demás personas hicieron sus declaraciones respectivas.

Por otro lado, señaló que quería referirse a lo que se ha hablado aquí.

Primero, dijo que no tenía ninguna relación con el señor Fulgeri, ni de antes ni después. Tampoco tiene ninguna relación ni con Vialidad ni con el MOP. No ha estado con ellos, nunca. En estos tres años, nunca ha pisado el MOP ni Vialidad. No tiene relación con contratistas de ningún tipo.

Por lo tanto, lo único que se puede constatar es que tienen más de 40 sumarios donde la Contraloría deja muy claro -se pueden leer los resúmenes que hace la Contraloría-, que hay una dilación tremenda de la responsabilidad administrativa. Claramente, se afecta en términos de plazo y de tiempo al contratista, más allá de lo que uno pueda conocer de la calidad del contratista. Lo que constata el informe de la Contraloría es eso.

Además, se le pide al MOP que le haga llegar todos los sumarios, de tal forma de llevarlos a cabo.

Agregó que, lo curioso es que estos sumarios llevan años. Hay sumarios del año 2017. Claramente, hay una responsabilidad en este tema. No puede ser que aquí el propio director de Vialidad se desentienda de su responsabilidad para llevar a cabo estos sumarios y determinar las responsabilidades. La cantidad de años que llevan no es menor.

Comentó que el informe señala que se constató una dilación excesiva, tanto en la etapa de adjudicación de la licitación como en la tramitación de las modificaciones de la obra. En este sentido, Contraloría afirma que existió una falta de coordinación entre la Dirección de Vialidad, Fiscalía, Ministerio de Obras Públicas y Gobierno Regional.

Es decir, esta es la práctica que él viene denunciando de hace mucho tiempo, esto es que, a contratistas pequeños y medianos, de una u otra manera, estos plazos los matan, porque al final lo que buscan es lo que pasó con el señor fiscal Ríos. Al respecto, hoy día podemos tener claridad de que ahí hay un caso gravísimo, pero no es solo ese; hay 11 casos que se están investigando en la Dirección de Vialidad, donde curiosamente no hay ningún responsable. Y el "responsable" se paseaba por distintas áreas de Vialidad, y digo responsable, entre comillas, político, porque no puede hablar de una responsabilidad penal ni mucho menos. Pero lo mínimo es una responsabilidad política del que está ejerciendo como director de una institución como esa.

Añadió que, respecto del plazo transcurrido, en el proceso de modificación de la obra, la Contraloría afirmó que, si bien Fulgeri ingresó tal solicitud con carácter de ejecución inmediata, no correspondía tramitarla como tal, puesto que la ley exige que esta sea solicitada como tal por el inspector fiscal, fundando tal solicitud y obteniendo la autorización de las autoridades que corresponden. El

funcionario no la ingresó con el carácter de urgente y, por tanto, no aplicaba que se diera lugar a la solicitud.

Manifestó que, la verdad es que -como decía- pide que se le hagan llegar los sumarios. También se dice respecto de la entrega del terreno que se constató que la Dirección de Vialidad de La Araucanía no dispone de los documentos que acrediten la totalidad de los antecedentes topográficos del proyecto durante la etapa de licitación y tampoco el acto de entrega del terreno al contratista. Esto impediría determinar si la prohibición de esta información fue oportuna, considerando que estos resultaron relevantes para el replanteo del camino y las adjudicaciones del proyecto.

Es decir, aquí se nota que se vuelve a hacer un proyecto nuevo, pero no están los antecedentes; se entrega sin antecedentes y Vialidad no logra entregárselo a Contraloría. Entonces, uno dice: ¿Qué es esto? La verdad es que si aquí realmente no hay una responsabilidad también técnica o administrativa - y lo dice la Contraloría, no lo digo él-, esto es difícil de entender.

Solo hará mención de lo que hoy está pendiente en Fiscalía. Hay un total de 11 casos de corrupción en el Ministerio de Obras Públicas, respecto de la Región de La Araucanía. Son 11 causas que se indagan por fraude al fisco, malversación de caudales públicos, cohecho, tráfico de influencias y negociación incompatible. La mayoría de las causas llegaron al Ministerio Público por denuncias de la Contraloría y tienen que ver con obras pagadas que nunca se realizaron o por estados de avance que no correspondían.

Mencionó que pidió, a través de la Secretaría de esta comisión, dos o tres solicitudes respecto de empresas, porque le interesaba saber cuánto se había pagado anticipadamente. Al respecto, hubo declaraciones del seremi de Obras Públicas, quien dijo que él nunca había pagado obras en forma anticipada. Al respecto, y tiene información última, entiendo que efectivamente se vuelve a hacer lo mismo en la segunda faja de Villarrica. Entonces, si bien podemos recabar nuevamente información, según la información que tiene de inspectores fiscales es que nuevamente se ha pagado más allá de lo que las obras cuestan.

Además, aclara que probablemente la investigación más dura es la que tiene que ver con el fiscal Ríos, pero no es solo esa, porque hay otros casos que se investigan, por ejemplo, el de un funcionario que fue contratado por el MOP con grado 5, pero que desde 2016 no trabaja en el ministerio. Entonces, ¿de qué estamos hablando? Hablamos de directores de Vialidad que llevan 20 años, que conocen a todo el mundo, conocen como funciona todo, y uno se pregunta si conocerá a aquella persona que fue contratada en grado 5 y no está trabajando.

El diputado **Saffirio** manifestó que le interesaba particularmente hacer presente que gran parte de los actos ejecutados por el diputado Andrés Molina no importan actos de fiscalización de acuerdo con las facultades que la Cámara de Diputados tiene como órgano fiscalizador.

Agregó que le interesaba en particular hacer la diferencia, y que la Comisión tome razón de la diferencia que existe entre una gestión personal, en tanto agente oficioso de un tercero que contrata con un órgano del Estado, respecto de aquellos actos de fiscalización que son ejecutados colectivamente a través de la Cámara.

Señaló que se atrevía a aventurar una opinión en cuanto a que determinados actos o informaciones entregadas por el diputado Molina en esta

sesión son actos claramente fuera de nuestras facultades y, en consecuencia, como somos autoridades públicas, ilegales. Pidió que aquello quede expresamente establecido en el acta.

No le parece que un diputado de la República participe como testigo o como exponente en un proceso investigativo respecto del cual ha tenido una participación directa y personal no como diputado de la República, sino como un agente oficioso de un tercero, particular privado, que contrata con el Estado.

El diputado **Mellado** manifestó preocuparle una cosa pues no sabe si el diputado Molina conversó con el contratista y le pidió los papeles, pero su duda, del día uno en la comisión, es cómo llegó él ahí. ¿Cómo llegó al MOP tan alto, siendo que era un dentista sin experiencia en estos actos? O sea, cómo un señor que tiene una empresa de clínicas móviles en Padre Las Casas llega al MOP y le entregan, de la noche a la mañana, caminos para pavimentar.

Imagina que el MOP tiene escalas, en que primero, por ejemplo, se le pide hacer un parche en la carretera, después colocar los fierros en un puente y después algo más complejo, porque de esa forma se está demostrando efectivamente que haces obra.

Pidió en concreto saber si llegaron a esa conversación o se tiene antecedentes de cómo llegó este señor al MOP. Porque ve que es una persona sin experiencia a quien le entregan una ruta para hacer, y no se evalúa si está bien hecho todo. Si bien no es experto en eso, le llama la atención tanta improvisación del contratista para recibir una obra que a todas luces parece que no estaba bien diseñada. Entonces, antes de invertir dinero en una obra, es obvio que primero se debe revisar.

Por lo tanto, ve que la inexperiencia de este señor lo hace cometer este tipo de errores, donde incluso dice que después se le pagará, situación que no ocurre en la empresa privada, que es distinta. Entonces, dada esa inexperiencia del mundo público, le llama la atención de cómo llegó ahí.

Respecto del tema de las coimas, señaló que el diputado Molina dijo que este señor lo había planteado. Dado que lo hicieron en el punto de prensa, ¿le preguntó después el diputado Molina quiénes son los que hicieron las coimas? ¿Está enterado de eso? Lo consulta porque eso es grave, y si efectivamente él lo dijo delante del diputado, sin él saberlo, imagina que, en ese punto de prensa, luego lo llamó a un lado y le preguntó quiénes son. Quiere saber si indagó algo más de eso y así colocarlo a disposición de la fiscalía.

El diputado **Celis, don Ricardo (Presidente)** señaló que uno de los motivos por los cuales el diputado Molina solicita venir a la comisión es a raíz de la interpelación que se le hace en la comisión por una declaración que hizo el exdirector de Vialidad en donde expresamente señala que hay una reunión en la oficina del señor intendente, en donde participa el diputado Molina, para que se ejecuten unos pagos, y va un abogado –en su momento-, que es claramente un acto de involucramiento de un abogado externo del diputado Molina, el exintendente Atton. Por eso, la idea era que él viniese hoy, porque el exdirector de Vialidad es muy claro en señalar estos puntos. Él dice que son dos o tres días en los que se ve presionado, y hay una reunión en la cual participan. A ese respecto, compartió lo que dijo el diputado Saffirio, ya que no es rol de los diputados participar en ese tipo de gestiones.

Por lo tanto, pidió al diputado Molina que se refiera a lo que señaló el diputado Saffirio, que le parece de gran relevancia, y también a lo que le

está señalando, en cuanto a lo que dijo el exdirector de Vialidad, respecto de un accionar que claramente podríamos interpretar como tráfico de influencias.

El diputado **Saffirio** precisó que lo que ocurre es que esta comisión está destinada a buscar responsabilidades en un área específica. Si en algún minuto el diputado Molina consideró que una declaración de alguna de las personas que depusieron en esta comisión le afectaba, porque se le estaba atribuyendo la comisión de un delito, este no es el lugar para resolver ese diferendo. El lugar para resolver esas diferencias son los tribunales de justicia.

Agregó que la Comisión no es tribunal y, por eso, le parece inconveniente e ilegal, y un abuso hacer uso de esta tribuna para responder una imputación de una persona que está siendo investigada, cuando quien hace la interpelación posterior es un diputado de la República.

Si un ciudadano se hubiera visto afectado por alguna declaración de un tercero, no podría haber concurrido a esta instancia para contestarle a ese tercero, sino que habría tenido que recurrir necesariamente a los tribunales de justicia. Por eso, todas las intervenciones a las que hizo referencia el diputado Molina, no las ha hecho en tanto diputado.

Manifestó que ese es el peligro que observa, de llegar a la Sala con un informe en el cual se atribuye a un diputado una ilegalidad y utiliza esta tribuna –aunque le moleste al diputado Molina lo que está diciendo– para responder. Eso no corresponde.

El diputado **Molina** quiso aclarar al señor Saffirio que tiene el mismo derecho suyo de estar en esta tribuna. Podría leer también los informes de ética, porque no estamos hablando de nada patrimonial.

Manifestó que, respecto de este tema, es muy distinto venir a hacer una gestión para un emprendedor, empresario o persona. Aquí hay una acusación que desencadena una serie de hechos, a raíz de lo que a él se le denuncia, donde va a entregar una serie de antecedentes para que se fiscalice una irregularidad, y, al igual que usted, cuando, por ejemplo, hace una denuncia del Sename, y a los funcionarios que le entregaron la información, los despiden.

¿Acaso usted no va a ir a defender a esos funcionarios o a decir que se está produciendo algo irregular?

Añadió que pretendía dejar todo muy claro, y por eso he hecho un calendario de los temas, porque es muy fácil venir a una comisión y escuchar imputaciones de legalidades. Le han llamado imputado y ha dicho que ha habido ilegalidades, pero aquí hay un proceso que, gracias a Dios, se llevó. Efectivamente, no ha habido, ni hay, hasta el momento absolutamente ninguna irregularidad de su parte ni tampoco beneficio patrimonial.

Ofreció, además, mandar los artículos, porque no quiere leerlos, para decir que debió haber estado en todas las comisiones, y, legalmente, no tiene por qué no estar en esta también.

Agregó que ha obedecido, o ha hecho caso, a lo que el señor Saffirio ha dicho. Le parece bien. No le quiere producir a él inhibiciones respecto de su accionar en la comisión, pero eso no significa que no pueda hacer uso de sus derechos, porque tiene los mismos que tiene él, y quiere que eso quede claro.

Asimismo, añadió que no ha estado en ninguna conversación directa, ni en alguna mesa, reunido con el intendente ni con el director

de Vialidad. Lo que dijo aquí, hasta lo que escuchó, fue que se juntó o que lo llamaron a la intendencia, pero él no he estado en esa mesa. No cree haber estado nunca con el director de Vialidad y ni siquiera recuerda como es físicamente. Quiere que quede claro ese punto, porque eso no es efectivo. No ha estado con él físicamente.

Por otra parte, respecto de la pregunta del diputado Miguel Mellado, precisó que no conoce al señor Fulgeri. Entiende que tenía obras anteriores, cree que en Villarrica. Cree que también tenía obras que no tienen que ver solo con caminos. Es verdad que uno se puede hacer la pregunta. Hay personas que pueden ser dentistas, y que mañana pueden ser otra cosa. Cuando a él le entregan esta serie de hechos, partiendo por la irregularidad de cuando al tipo le entregan la obra, se la adjudican en septiembre, imagina que el señor Ríos no le quiso entregar hasta marzo, debido a estas prácticas que tenía. ¡Imagínense! Que haya pasado toda la temporada de verano y que no le entregaran el camino para que pudiera ejecutarlo, le indica que ahí ya parten las irregularidades porque ¿cómo no le van a entregar la obra? A partir de eso, viene el otro tema relacionado con que se encontró con un camino que estaba mal perfilado, etcétera. Esas son todas las cosas que conoce, por las que, efectivamente, va a dar cuenta a Contraloría con él.

Manifestó que, respecto de la otra pregunta, cuando le dice: “Mira, yo tengo la denuncia en fiscalía. No voy a decir quién es. No lo voy a decir”, imaginó que tenía una relación con esa persona, que era mucho más grande que la relación que tenía con él mismo, o de mucho más tiempo, pero él no tuvo conocimiento de esa persona hasta octubre, cuando probablemente este señor revienta, y dice: “Mire, sabe que ya no puedo más y voy a mostrar esta grabación.”.

Comentó que no tenía intención de afectar más el clima de la comisión y que si hay otra pregunta, feliz la responderá.

El diputado **Celis, don Ricardo (Presidente)** comentó que como Presidente de la comisión consideraba importante acoger lo que dijo el diputado Saffirio, en cuanto a señalar expresamente lo que solicitó a la comisión, para que el informe de esta sea remitido al Ministerio Público en su momento. De esta forma, se resuelven los puntos que se han señalado acá, además del informe en la Sala.

Por su parte, compartió lo expresado por el diputado René Saffirio, en cuanto a que se consignen sus dichos al respecto.

Asimismo, coincidió con la idea de que los diputados no pueden ser parte integrante directo, y actuar oficiosamente de esa manera. Por lo anterior, acogió totalmente lo planteado por el diputado René Saffirio, en el sentido de dejarlo consignado en el informe final y luego remitirlo

8. sesión 10ª, celebrada el 26 de julio de 2021.

Gerente general de la Constructora Santa Bárbara de la Región del Biobío, señor Sergio Molina.

El señor **MOLINA**, agradeció la invitación y comentó que era de la ciudad de Santa Bárbara, Región del Biobío, de la precordillera y que tuvo una empresa constructora, denominada Constructora SV Limitada, la cual en 2018 obtuvo su inscripción con el Ministerio de Obras Públicas.

Detalló que dicha empresa logró realizar tres contratos con el Ministerio de Obras Públicas, pero en dos de ellos tuvieron 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 tuvieron graves problemas.

Precisó que compartiría una presentación que consta de dos partes: la primera etapa es lo que se pedía en el proyecto; la segunda contiene lo que los fiscalizadores pidieron, en este caso los inspectores fiscales.

Señaló que precisaron los plazos y la forma en que se han ido dilatando, además de los dos años desde que presentaron reclamaciones y, a la fecha, todavía no se han resuelto.

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

Agregó que 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 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.

Luego, el folio 20 de la misma documentación oficial indicaba que se tenían 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.

Añadió que este Manual de Carreteras, Volumen 5, 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.

Detalló que 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, así, las especificaciones técnicas más detalladas 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; esto es, lo que impidiera o afectara la visibilidad y la seguridad para transitar.

Agregó que en la misma página 16, en los procedimientos de trabajo, se cita el Manual de Carreteras, Volumen 5, en la sección 5.102, que va en la misma línea de dar seguridad vial y mejorar la visibilidad, 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 su proyecto.

Complementó señalando que 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 en su 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, deberían 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.

Reiteró que 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 debían desarrollar, indicaba 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.”.

Puntualizó que el contratista deberá cumplir con la sección 5.003, que es la que tiene que ver con la protección de la flora y fauna, 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...”.

Por su parte, 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.

Detalló que ellos estimaban 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, 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.

Agregó que 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.

Precisó que su 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, lo que también está avalado por lo que la 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.”.

Comentó que debido a los problemas que tuvieron con la Dirección de Vialidad, solicitaron al Ministerio del Medio Ambiente que les aclarara si eliminar plantas y árboles para controlar la presencia de polvo en los caminos era necesario o era lo correcto, a lo cual les respondieron 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, y 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; además de que 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.

Acotó que todo lo anterior era lo que pedía el proyecto, pero, tal como se aprecia en los documentos 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 hicieron llegar a la comisión-, dice claramente: El roce queda definido de cerco a cerco, lo que significa que debían eliminar todo a ras, de cerco a cerco. O sea, si del borde del camino al cerco había 20 metros, en esos 20 metros debían eliminar toda la vegetación, árboles y plantas sin discriminar. Como dice el libro de obra, no discriminaron ninguna especie.

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

Además, les exigieron balizado cada 20 centímetros y el proyecto decía cada 100 metros, a pesar de que, como se puede 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 iban a poder cumplir con los distintos caminos.

Agregó que en los contratos 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.

Exhibió fotos señalando que en ellas se aprecia que la vegetación genera riesgos al usuario, por lo que se debía realizar un raleo para dar la seguridad que indica el proyecto. Pero, tuvieron que hacer ocho metros de ancho y eliminar muchísimos árboles que, en su evaluación, como contratistas, nunca consideraron, ya que eliminar tanto árbol es demasiado trabajo debido al volumen que esto conlleva, sin hablar del daño medioambiental que se produce. Lo mismo ocurrió al tener que trabajar en altura, contratar un camión forestal, porque ya no era un trabajo solo de roce ni de eliminación de vegetación, sino de arrasar 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.

Agregó que no se entendía que hubiera un inspector fiscal si la instrucción era eliminar todo. Hubiese sido más fácil que hubieran dicho que se eliminara todo y que se vería al final del contrato. Por algo el proyecto indicaba que el inspector fiscal debía definir y evaluar qué iba a cortar.

Comentó que todo eso les 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 les tocó eliminar todo, la especificación decía: “hay que eliminar la vegetación en los cortes y si no lo hacíamos 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.

Precisó que hicieron diversas presentaciones a la jefa de Contratos de la Dirección de Vialidad Biobío y que sostuvieron reuniones con ella y su equipo; pero, en los contratos, los mismos profesionales que tenían 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 les dieron era que el inspector fiscal es quien define y si define eso, lo debían hacer.

Relató que así estuvieron varios meses tratando de avanzar, de cumplir con los contratos, y cada vez se les hacía más difícil y complejo, por lo que al final, cuando vieron que no iban a terminar nunca y que esto era un abuso más que lograr realizar un contrato o buscar dar seguridad vial, como decía el proyecto, siguieron con otras instancias.

Añadió que aun sabiendo el daño que se estaba generando no pararon la obra porque existe el Reglamento para Contratos de Obras Públicas que les 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, se puede liquidar. Es decir, estaban obligados a cumplir con las indicaciones del inspector fiscal.

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

Agregó que cuando hicieron la presentación sobre seguridad vial, les dijeron que el inspector define, y ahí fue cuando decidieron que la situación no daba para más y presentaron 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 les respondiera por qué no consideraban las distintas indicaciones del proyecto.

Incluso, cuando se reunieron con el seremi, le indicaron que tenían una reunión fijada para el 31 de agosto en Santiago con el director nacional

de Vialidad para presentar la misma queja, a lo cual le respondió que tratarían de solucionar el tema lo antes posible para que el viaje a Santiago no fuese oficioso. Eso nunca sucedió, y el 31 de agosto viajaron 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 les respondió la Dirección de Vialidad Biobío, a través del oficio ordinario N° 1.928, donde el director regional respalda la decisión del inspector fiscal, ya que es quien tiene la facultad para decidir qué se corta o no, y 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, fueron a una reunión con el director nacional de Vialidad, sin embargo, en realidad nunca se pudieron reunir presencialmente con él, sino que siempre fue con una persona designada por él para que se reuniera con ellos, y a quien plantearon 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 presentaron la misma carta que presentaron al director regional de Vialidad. En este caso, para que el director nacional de Vialidad 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 - nueve meses- en los que el director nacional de Vialidad definitivamente no respondió y le siguieron enviando cartas en noviembre y diciembre. No les llegaban respuestas.

Después de nueve meses, recién el 4 de mayo de 2020, el contrato, que era el de Mulchén, estaba liquidado porque se negaron a seguir eliminando toda la vegetación porque no podían seguir cortando árboles. Le hicieron la presentación al inspector fiscal en donde le dijeron: en este tramo cumplimos con la especificación, estamos dando la seguridad vial. Hay fotos, hay correos, y el inspector fiscal dijo: no, porque es de cerco a cerco y no, no, no y no. Entonces, como empresa decidieron no seguir avanzando. Le dio carta de aviso a toda la gente que trabajaba con ellos. Paralizó porque no podía seguir en esas condiciones. El trabajo era tanto, que le estaban empezando a cobrar las multas, que al final decidieron paralizar, aun cuando el director nacional de Vialidad no respondía. Aun así, en diciembre, les liquidan el contrato de Mulchén y les 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.

Recordó que el director, nueve meses después, no cumpliendo la ley N° 19.880 que establece plazos para que ellos puedan responder; recién el 4 de mayo de 2020 -el oficio data de esa fecha-, pero solo lo recibieron el 18 de mayo de 2020 el oficio de su respuesta y ello porque la pidieron por Transparencia. Ni siquiera le habían remitido la respuesta a su carta, sino que tuvieron que pelearla -por así decirlo- por Transparencia y ahí les envían las dos respuestas de los dos contratos, oficios de Vialidad N° 4202 y el N° 4203, en los cuales respalda la decisión del inspector fiscal de arrasar con la vegetación. Dice que está bien que se haya eliminado todo. O sea, va en esa línea en los dos contratos.

Aun así, y viendo que esto no lo podían creer, amparados 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, (...).".

Así, avalados en el capítulo IV de la ley N° 19.880, presentaron 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.”. Interpusieron en subsidio el recurso jerárquico, y el 18 de mayo de 2020 recibieron la respuesta del director nacional de Vialidad, y el 20 de mayo de 2020 ingresaron un recurso de reposición y jerárquico, amparado en ese artículo 59 de la ley N° 19.880, al director nacional de Vialidad.

Relató que 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 aclarara por qué no había considerado distintos aspectos en las especificaciones técnicas, situación que no quiso responder -por algo 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 el recurso, y da varias explicaciones. Creo que en algún punto cita que las preguntas deberíamos haberlas hecho en el periodo licitatorio. ¡Era imposible! Cómo iban a presentar preguntas en el período de licitación si ni siquiera sabíamos qué nos iba a pedir el inspector fiscal. O sea, lo que decía en la respuesta era bien irrisorio.

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

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

El 9 de diciembre enviaron una carta al ministro de Obras Públicas, para denunciar toda esta situación y que ya iban a cumplir dos años. Esa misma carta, en la desesperación, la enviaron a todos los diputados de la Región del Biobío, contando exactamente lo que estaba pasando en su contrato, que no les habían pagado, que les 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 y 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 hay respuesta a esa carta y tampoco le han respondido al señor diputado.

Recién el 30 de marzo de 2021, debido a que no recibieron respuesta de la Dirección General de Obras Públicas, la solicitaron por Transparencia. Recién ahí les 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- diciendo que era improcedente la 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. Aclaró que ellos le remitieron el oficio de la respuesta de la Dirección General de Obras Públicas enviado a Santa Bárbara, no recuerda la fecha, y no tuvieron antecedentes hasta que les enviaron el oficio y que estuvo en Correos de Chile, pudo haber sido por la pandemia o por

cualquier cosa, pero nunca tuvieron ese documento en la mano, razón por la cual lo pidieron por Transparencia, y se enteraron recién el 30 de marzo de 2021.

Añadió que, obviamente, esta respuesta no les parecía porque no se estaba dando cumplimiento a lo que querían saber, que aclararan en qué se justificaba la eliminación de toda esa vegetación y de esas plantas, árboles. Nunca tuvieron la respuesta, así es que recién el 2 de abril de este año elevaron el reclamo a Contraloría para que se hiciera presente y mediara en esto, y así ver si era improcedente lo que estaban diciendo o que la Dirección de Vialidad tenía toda la razón y se justificaba, aunque el proyecto indicaba claramente que se debía talar o eliminar la vegetación que generara riesgo para transitar y afectara la visibilidad.

El 2 de abril se hizo la presentación a la Contraloría General de la República, la cual, para sorpresa suya, 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.

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.

Finalmente, señaló que, actualmente, en el proyecto de Santa Juana hay pagos retenidos. Hubo trabajos que se aprobaron e hicieron, pero no les quisieron pagar, porque se negaron 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 les dio unos tramos más difíciles. Como la instrucción, por libro, era hacer más kilómetros en ese camino, tuvieron que hacerlos. Sin embargo, cuando terminó el contrato, les dijeron que debían firmar la modificación, pero no accedieron a esa petición, porque eso les significaba renunciar a las indemnizaciones. Esos tramos eran fáciles, pero 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 les dijeron cuáles eran los tramos que había que hacer, hubo tramos que nunca se definieron. Tuvieron gente esperando esos tramos hasta el final, como indica la carta o los documentos que enviaron, hasta que les dijeron que el contrato se daba por terminado. Estuvieron 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 han tenido ninguna solución. Siguen sin respuesta y, a consecuencia de la pandemia, esto ha sido bastante complicado.

9. Sesión 11ª, celebrada el 16 de agosto de 2021.

El Ministro de Obras Públicas, señor Alfredo Moreno.

Explicó que expondría respecto de tres temas que tienen que ver propiamente con la Comisión, adicionalmente y a requerimiento de la Comisión, se referiría a la violencia en la Araucanía y a cómo ha impactado en el trabajo del Ministerio, sea directamente a la Dirección de Vialidad o a los contratistas que trabajan con éste, además de aportar cifras al respecto e ideas sobre qué están haciendo y cómo están reaccionando ante ello.

Respecto del mandato de la Comisión, precisó que en primer lugar describiría la Dirección de Vialidad de La Araucanía para, luego, en el espectro de tiempo que la Comisión está mirando, entre 2008 y 2021, precisar cuáles han sido los casos investigados por falta de probidad y corrupción y en qué situación se encuentran hoy, tanto administrativa como judicialmente, y, tercero, cuáles han sido las acciones para prevenir y corregir las faltas a la probidad que ha habido en ese mismo período.

Primero, en relación con la Dirección de Vialidad Araucanía y su tamaño, explicó que dicha repartición es la más importante del país en cantidad de funcionarios, proyectos y caminos, y en cuanto a presupuesto es la número dos.

En materia de funcionarios, por ejemplo, tiene más de quinientos y representa el 11 por ciento del total de la dotación de Vialidad en el país, y en materia de contratos en ejecución, tiene más de doscientos, lo que corresponde a un séptimo de todos los contratos que hay en Chile.

La región tiene 12.000 kilómetros de caminos públicos enrolados, y eso es el 14 por ciento del total de caminos enrolados en el país.

Además, es la región con la mayor cantidad de caminos, pero, al mismo tiempo, la que tiene la menor cantidad de kilómetros de pavimentos. Solo el 22 por ciento de su red de caminos tiene pavimento, mientras que el promedio del país es 44 por ciento y en zonas muy urbanas, como la Región Metropolitana o Valparaíso, estamos por sobre el 80 por ciento.

Añadió que el tema de los puentes es clave en la Araucanía, porque de los 6.800 puentes del país, que están a cargo de la Dirección de Vialidad, casi un tercio de ellos, 2.000 puentes, están en la Araucanía. Muchos de los puentes de la Araucanía son de madera de muchísima antigüedad, lo que genera algunas limitaciones por el peso de los vehículos que cruzan y otras derivadas de su deterioro dada la antigüedad de las obras, por lo cual parte muy importante del trabajo del Ministerio consiste en el plan de reemplazo de las estructuras de madera por obras de concreto.

En materia de presupuestos, es la región con el segundo mayor presupuesto, que alcanza a los 145.000 millones de pesos, lo que representa el 10 por ciento de todo el presupuesto de vialidad del país.

Aseveró que, como se puede observar, se trata de una dirección de vialidad regional de la mayor importancia, si no la más importante del país. En consecuencia, lo que suceda en la Región de La Araucanía es crucial para la Dirección Nacional de Vialidad.

En cuanto a los casos investigados por faltas a la probidad y corrupción, entre 2008 y 2021 se contabilizan ocho, considerando la fecha en que se produjo el hecho, no según el momento en que se conoció o sancionó, sino que cuando se produjo la eventual falta a la probidad o corrupción.

En enero de 2008, se investigaron anomalías en el Fondo Nacional de Desarrollo Regional que tenían relación con Vialidad.

En abril del 2008, coimas y cohecho.

Asimismo, en 2008 hubo un caso de robo de combustible por parte de personas que lo utilizaban para otros fines, haciendo también mal uso de viáticos, etcétera.

En enero de 2009 participación en campañas electorales del seremi de la época, que también fue investigado.

A fines de 2011 y principios de 2012, tenemos un caso de fraude al fisco en caminos indígenas de Loncoche.

Posteriormente, entre 2014 y 2018, hubo dos casos más. El primero, que probablemente es uno de los más importantes, ocurrió en agosto de 2017, que tiene que ver con las coimas que habría cobrado el exfiscal regional, y, el segundo, sucedido en marzo de 2018, fue una situación de cohecho al director regional.

Finalmente, en agosto de 2019, que fue lo que dio origen de manera puntual a esta comisión, están las eventuales coimas a funcionarios de la Dirección Regional por una empresa constructora que tenía diversos contratos, lo que se ha denominado “caso Fulgeri”.

Explicó que de los casos más antiguos no se tiene toda la información de algunos de ellos, porque después de un tiempo se envía al Archivo Nacional pero que la están solicitando y es posible que no sea lo último o absolutamente todo sobre esos casos.

El caso denominado sobre las anomalías del Fondo de Desarrollo Regional, de enero de 2008, se refería a las anomalías en la elaboración de proyectos de puentes y caminos secundarios; como está radicado en Vialidad Regional, se entregaron los antecedentes al contralor regional. Este es el caso donde menos antecedentes existen, porque todo se encuentra en el Archivo.

El caso de abril de 2008 se trataba de una investigación de los pagos de una empresa contratista que habría contratado a la misma persona que en Vialidad era la encargada de verificar los diseños de los puentes, para que diseñara y elaborara los planos que eran necesarios y que después ella misma verificaba. En esto había dos funcionarios involucrados y están ahí sus nombres. Los dos fueron destituidos.

En cuanto al tema penal, el Juzgado de Garantía de Temuco condenó a la señora Yurie a 61 días de presidio, a un año de inhabilidad absoluta para ejercer cargos públicos y al pago de una multa de 700.000 pesos.

El tercer caso es el robo de combustible y mal uso de viáticos ocurrido en Malleco en 2008. Supuestamente había funcionarios que llenaban bidones con bencina y los utilizaban para un fin completamente diferente a lo que era el supuesto trabajo que estaban realizando. También creaban falsos cometidos, que no existían, para cobrar viáticos. En esto había 12 funcionarios que estaban involucrados. Se hicieron los sumarios en 2008 y esto terminó con siete funcionarios destituidos, dos con término de contrato de trabajo y tres con suspensiones de empleo.

El caso número cuatro, participación en campañas electorales, se trataba de una acusación en contra del seremi de la época, por haber hecho eventualmente intervencionismo electoral en la comuna de Cholchol, a pocas horas de la elección municipal. Este caso suspendió la actividad del MOP, por considerarla propaganda política fuera de plazo y no tienen más información sobre ese tema, al igual que lo mencionado respecto del primer caso, por encontrarse los datos en el Archivo Nacional, por lo que se desconoce hasta el momento lo que pasó, en definitiva.

El caso número cinco, relativo a los caminos indígenas en Loncoche, se trata de una situación que ocurre entre 2011 y 2012. En este caso, hubo un pago por trabajos en caminos de acceso a comunidades indígenas que

supuestamente nunca fueron ejecutados, o sea, se daban por hechos, pero se pagaban trabajos que nunca se ejecutaron. En esto había tres personas involucradas, dos funcionarios, de apellidos Carrasco y Moller, y una inspectora fiscal, la señora Roxana Hernández. Se destituyó a los dos funcionarios con base en los sumarios administrativos y la empresa fue sancionada con el término anticipado de sus cuatro contratos. Además, la empresa IM fue sancionada con tres años de suspensión del Registro de Contratistas del MOP.

En materia penal, se realizó un juicio abreviado en el Juzgado de Garantía de Temuco a los dos funcionarios involucrados, Carrasco y Moller. Finalmente, el juzgado los condenó a dos años e inhabilitó para ejercer cargos públicos por cinco años.

El Tribunal de Juicio Oral en lo Penal de Temuco, condenó a la inspectora fiscal a cinco años de presidio por fraude al fisco, inhabilitación absoluta para ejercer derechos políticos e inhabilitación por cinco años para ejercer cargos públicos.

El caso número seis se refiere a cohecho por parte de un director regional de Vialidad, en marzo de 2015; irregularidades vinculadas a falta de probidad en el pago de viáticos, incumplimiento de jornadas laborales, pagos de horas extraordinarias, licencias médicas que no correspondían, etcétera. En esto habrían estado involucrados el director regional de Vialidad y un técnico de la Dirección de Vialidad. Rodríguez, que era el director regional, fue destituido y el funcionario técnico fue sancionado con suspensión de su contrato.

El número siete, corresponde a las supuestas coimas que solicitaba el exfiscal regional de La Araucanía, señor Cristian Ríos, ocurrido en agosto de 2017. Supuestamente les solicitaba dinero a contratistas para la realización de gestiones al interior del MOP, lo que terminó en una denuncia penal por cohecho y por extorsión. Esta persona fue desvinculada. En materia penal, en enero de 2019, el señor Cristian Ríos fue formalizado por la fiscalía por delitos reiterados de cohecho. Este proceso está en curso y actualmente se encuentra con medida cautelar de firma mensual.

El último caso, que es el más actual y que dio origen a esta comisión investigadora, corresponde a las supuestas coimas que habrían solicitado funcionarios de la Dirección Regional a la empresa del señor Bruno Fulgeri, en agosto de 2019. Aquí se mencionaron dilaciones de gestiones, en las adjudicaciones, en modificaciones de las obras; falta de antecedentes técnicos e incongruencias con las cantidades de obras del proyecto, falta de fundamentos en las modificaciones del contrato, irregularidades asociadas a los estados de pago, etcétera.

Explicó que respecto de los sumarios no puede ahondar mucho porque no están terminados. Se encuentran actualmente en su última etapa; están en revisión por la Contraloría Regional de La Araucanía, por lo tanto, son secretos. Ahora bien, la empresa resultó con el término anticipado de sus contratos, que eran tres, y la Dirección de Vialidad ha pedido una suspensión de cinco años en el registro de contratistas para la empresa SGyC, que es la empresa en cuestión.

La Comisión de Registros no ha tomado una decisión y solicitó mayores antecedentes a la región para tomar la sanción definitiva. Por el momento, estaría pendiente una solicitud de sanción de cinco años para esta empresa y los contratos que tenía ya están terminados.

En cuanto a juicios penales, hubo una denuncia presentada por el seremi. Se hizo una investigación y nunca se formalizó, simplemente fue una investigación desformalizada por parte de la fiscalía, en la cual decidió no perseverar y archivó la causa.

Hubo una segunda denuncia presentada por el exsubsecretario Lucas Palacios, para que se investigara a los inspectores fiscales por presunto fraude al fisco. Esa denuncia hoy sigue en manos de la fiscalía, pero en etapa de denuncia desformalizada, y no ha habido ninguna persona formalizada por este caso.

Finalmente, hubo otra denuncia, presentada por el exintendente, señor Jorge Atton, contra el señor Gustavo Hasbún y funcionarios de MOP, por supuesto cohecho y tráfico de influencias. Hace pocas semanas, la fiscalía informó la decisión de no perseverar en esa investigación. Eso se vio en el Juzgado de Garantía de Temuco, que decretó el sobreseimiento definitivo de esa denuncia; por lo tanto, hoy no continuaría.

Según la información con la que cuentan, la única que sí continuaría es la presentada por el exsubsecretario, señor Lucas Palacios, que aún estaría vigente, en la cual la fiscalía estaría trabajando, pero todavía en forma muy inicial, pues ni siquiera se encuentra formalizada.

En cuanto a las acciones que se han tomado a lo largo del tiempo para intentar la no repetición y minimización de esos casos y de sus consecuencias, precisó que debía referirse a lo que se denomina Sistema de Prevención de Delitos para lo cual era necesario remontarse al año 2003 y la creación de la Unidad de Análisis Financiero; luego, en 2015, se promulgó la ley N° 20.818, que creó el deber de informar a los órganos públicos, que en 2016 llevó a la implementación en numerosas instituciones públicas, entre ellas la Dirección de Vialidad, el Sistema de Prevención del Delito, que tiene un enfoque y un objetivo muy claro; son tres delitos muy específicos: el lavado de activos, el financiamiento del terrorismo y los delitos funcionarios. En ese sentido, establece la obligación de crear un sistema de detección y la obligación de comunicar los elementos sospechosos que existan respecto de eso.

Al mismo tiempo, en 2017, y como consecuencia de la Convención de las Naciones Unidas contra la Corrupción, en el ministerio se crea lo que se denomina el Sistema de Integridad, cuyo objetivo era mantener y asegurar la ética y la integridad de los funcionarios públicos que aquí laboran. Esto no es propio de la Dirección de Vialidad, sino que está en todos los servicios del ministerio.

Es decir, cuentan con estos dos sistemas, uno de 2016 y otro de 2017, que apuntan a mantener una cultura y un ambiente de control que apunte a la ética y a la integridad de los funcionarios.

En 2018, sobre la base de lo anterior, y como una manera de saber cuál era la situación que existía en esta materia en la investigación en el ministerio, el MOP contrató a una empresa especializada para realizar una consultoría de la gestión del ministerio y para que propusiera medidas de mejora, sabiendo que existían estos dos sistemas, pero se quería conocer realmente cuál era la situación.

Las conclusiones fundamentales de la consultora Gestión Social, que tiene como uno de los principales socios al señor Eugenio Tironi, fueron, primero, que cada uno de los servicios del MOP tenía su propio código de ética, o sea, existía un código de ética en cada uno de ellos y la mayoría de ellos, once de doce, reconocían los valores de la probidad y de la transparencia; o sea, hacían patente que este era un valor fundamental al llevar a cabo cada uno de los servicios. Hoy, por supuesto, todos los códigos de ética lo tienen.

En segundo lugar, que, si se conversaba con los funcionarios, el 74 por ciento conocía los códigos de ética y un 52 por ciento no solo

sabía de su existencia, sino que, además, lo había leído. Lo mínimo, primero, saber que existe y, segundo, haberlo leído y saber qué contiene.

En tercer lugar, la percepción de las personas respecto de la transparencia y la probidad era mala; las peores calificaciones respecto de los elementos que intentó medir esta consultora, es decir, las peores calificaciones que le daban los propios funcionarios eran respecto de la probidad y la transparencia.

El otro punto fundamental de este diagnóstico fue que las jefaturas, como parte de su trabajo de supervisión y de dirección, no consideraban ni ejecutaban la tarea de promover la probidad entre los funcionarios públicos, porque no basta solo con colgar en una pared un código de ética, sino de permanentemente tomar acciones que sirvan de aprendizaje, para que las personas conozcan en qué se traduce la ética y la probidad en sus funciones en particular, y la importancia que se da a ese factor para que progresen dentro del ministerio.

Una de las propuestas de la consultora fue crear –con principios clave de los distintos códigos de ética- un instrumento claro y breve, es decir, un decálogo, para que la gente supiera fácilmente cuáles son las diez reglas fundamentales que debe seguir un funcionario del Ministerio de Obras Públicas.

En segundo lugar, era importante tener una cláusula con exigencias éticas en los contratos y, de hecho, en varios de estos se ha incluido.

En tercer lugar, que debía haber una capacitación a los directivos, a las jefaturas, para que ellos también fueran agentes de cambio para generar una cultura de transparencia, de probidad, de cuidado de los recursos públicos, de manera que esto fluyera a lo largo de todo el ministerio.

Adicionalmente, como resultado de esa consultoría, en 2019 el ministerio decidió sumar al Código de Ética, a la cláusula en los contratos y a las capacitaciones, una plataforma única de consultas y denuncias anónimas por infracciones a ese código. Es decir, ya no solo existe un Código de Ética -que se pretende que se conozca-, sino también una página web que está a disposición de la gente, y a la que se puede acceder de forma completamente anónima. En esa página se puede consultar si tal o cual cosa que se haya visto constituye una falta a la probidad o a la ética; también se puede hacer denuncias y, como el ingreso es anónimo, se puede entregar información sin correr ningún riesgo.

El Sistema de Integridad consta de cuatro ramas: 1. El Código de Ética, que señala qué debíamos hacer, qué es lo correcto; 2. Una estructura interna, que es la que recibe todas esas consultas y denuncias, a través de los encargados de cada una de las direcciones -que son quienes se hacen cargo de procesar esas consultas y denuncias para tomar las acciones correspondientes; 3. La plataforma misma, que debe estar disponible, que debe ser fácil y que asegure que las denuncias sean anónimas y, 4. Un plan de difusión para que la gente sepa que existe la página web; para que la gente sepa que en caso de tener una información que pudiese ser útil, es su obligación darla a conocer, y cómo puede hacerlo.

Este es el Sistema de Integridad que tienen numerosas instituciones de tamaño importante, que tienen un buen sistema de control, y de este dispone el ministerio a partir de esa época.

Por supuesto, esas denuncias, en caso de que tengan sustento, dan origen a las acciones disciplinarias correspondientes.

Además, se creó el Plan Ministerial Anticorrupción, que se compone de cuatro ejes importantes. El primero tiene que ver con la cultura de la

organización, donde los jefes superiores del ministerio hacia abajo, todos están involucrados con el tema de la probidad y de la transparencia, reforzando la prevención y las correcciones. Eso incluye también la difusión, la inducción, la capacitación, particularmente a los inspectores fiscales porque varios de los casos en el recuento de los últimos diez o trece años, involucran a inspectores fiscales, que tienen mucho que decir.

Esos inspectores fiscales son los que pueden decir si hay que pagar o no un determinado trabajo; son los que permiten tomar decisiones, y esas personas -con mayor razón- deben estar capacitadas y tienen que estar dentro de esta cultura organizacional en materia de prevención e integridad.

Actualización y creación de los códigos de ética. Había un código que no estaba disponible, porque no existía la Dirección General de Concesiones. Antes existía la Dirección de Concesiones; pasó a ser una dirección general -hubo que adecuar eso-, se actualizó y se creó ese Código de Ética para la nueva Dirección General de Concesiones.

El segundo eje tiene que ver con la gobernanza activa de este riesgo, porque el ministerio mueve una enorme cantidad de recursos; estos son del Estado, no tienen un dueño que esté encima. Por lo tanto, requieren un grupo importante de controles. Así que se debe considerar que aquí hay un riesgo y que hay que actuar permanentemente.

Entonces, hay algunas cosas que se han hecho para que esta institucionalidad sea más robusta y también para que estos dos sistemas de los que hablé al principio no operaran como dos entes independientes, porque básicamente uno es como un subconjunto del otro. Uno tiene que cumplir una norma legal para el lavado de activos y otras cosas y el otro, el Sistema de Integridad, incluye estos tres tipos de delitos.

En primer lugar, mencionó que se unificaron los sistemas de prevención y de integridad; se creó el Comité de Prevención y de Ética, a nivel ministerial. Todo lo mencionado anteriormente apuntaba a cada servicio en específico, pero el Comité funciona a nivel del ministerio y está conformado por todos los jefes de servicio: el encargado ministerial de Integridad, el encargado de Prevención, el jefe de la División de Administración, de la Subsecretaría, y el jefe de gabinete del subsecretario, los cuales centralizan y entregan los lineamientos a todos los servicios en esta materia, integrando la información de los dos sistemas mencionados.

Entre otras cosas, para reforzar algún elemento, puede sugerir cambios a los códigos de ética; puede generar estrategias para promover la ética y para fortalecerla. Además, es muy importante señalar que estos jefes son quienes revisan los reportes de los casos registrados en la Plataforma de Integridad. Este comité no es el que contesta. Ese comité ve lo que se recibe, lo que se responde y cómo se actúa, al menos semestralmente; ve cuáles casos no han concluido y revisa por qué están abiertos y mira si hay casos recurrentes.

Además, revisa lugares, oficinas, direcciones y regiones que pudiesen mostrar alguna situación que pudiera ser indicio de algo que vaya más allá de una denuncia en particular, para generar acciones preventivas cada vez que se requiera.

Asimismo, como se unieron los dos sistemas -el de Prevención y el de Integridad-, existe un subcomité -el de Análisis de Operaciones Sospechosas- que realiza la tarea legal de observar las operaciones sospechosas de cometer alguno de los tres tipos de delitos que la ley establece que se deben reportar a la Unidad de Análisis Financiero. Por lo tanto, hay cuatro personas que no solo son miembros de este comité, sino que también componen este subcomité que

analiza las operaciones sospechosas e indica cuáles de ellas cumplen las normas de la ley, de prevención de delitos, y se informa a la Unidad de Análisis Financiero para que tome las medidas que correspondan.

Junto con eso, se ha intentado capacitar a los encargados de prevención de cada dirección sobre la gestión de los riesgos, esto es definir cuáles son los riesgos, cuáles son las alertas de corrupción e ir aprendiendo de este devenir; cuáles son los elementos que hacen que sea más probable que haya un problema en esta materia, y cómo se puede prevenir.

El tercer pilar consiste en intentar tener procesos y controles que sean lo más sólidos posible. Estos campos, no solo en Vialidad, son replicables a los otros servicios como la fiscalía, organismo que tiene un trabajo y una función que cumplir. Por lo tanto, han establecido que la fiscalía nacional tenga reuniones periódicas de coordinación con los fiscales regionales -ocho al año, como mínimo-, en las que se revisa lo que está sucediendo en cada uno de ellas y se asegura de que las normas, los procedimientos y los criterios que se están aplicando en cada una de las regiones sean compartidos con los criterios a nivel nacional.

De la misma manera, Vialidad, desde el nivel central, tiene la obligación, independientemente de que los sumarios y las investigaciones las lleven los fiscales instructores y los investigadores a nivel regional, si así corresponde, que se terminen a tiempo, sobre todo que no haya prescripciones. Por esa razón, se lleva un control de cuándo se iniciaron, dónde están, qué tiempo disponen, de manera tal que no terminen en nada, como han terminado algunas de las investigaciones producto de que, simplemente, corre el tiempo y prescriben los casos. De esa manera, la tarea de supervigilar que eso funcione corresponde al director nacional.

Finalmente, en este tema de procesos y controles robustos, es muy importante lo que uno pueda hacer a través de las auditorías y de los sumarios. Cuando se inició este gobierno, la Fiscalía tenía un equipo de fiscalización de nueve funcionarios, de los cuales cinco no eran abogados, dos estaban en comisión de servicios. O sea, existían solamente dos funcionarios abogados expertos y conocedores de este tema. Actualmente, de los nueve funcionarios, seis son abogados con experiencia en materia de tramitación judicial o sumarial, o sea, se ha dado mucho más consistencia y capacidades a este equipo. Y no solo eso, sino que, además, se ha implementado un sistema de control de gestión de la tarea que hacen, con el objeto de asegurar que los procesos sean rápidos; que no se alarguen los plazos, toda vez que los procesos terminan siendo inútiles, y que las actuaciones sean oportunas.

En agosto de 2019 se levantó la información de todos los sumarios y, a partir de junio de 2020, se implementó un sistema de sumarios a nivel de todo el MOP y no solo de Vialidad.

A partir de julio de 2020 cuentan con un sistema de sumario a nivel del MOP, que permite al nivel central llevar el control y seguimiento de todos los procesos disciplinarios iniciados, evitando la prescripción de las acciones.

En segundo lugar, en materia de denuncias, son muy importantes los sistemas de control que poseen. Las denuncias de los funcionarios son una información muy relevante y un elemento crucial en el sistema de control. Es importante asegurarse de que esas denuncias sean sistematizadas, que estén ordenadas y que se sigan adecuadamente. Todo esto es algo que está permanentemente en su preocupación y así se les está señalando a todos los fiscales en cada una de las regiones.

Después, en materia de auditoría y sumarios, aparte de la fiscalía nacional, en el área de sumario de la Dirección de Vialidad a nivel central existe un equipo que tenía solo dos profesionales, dotación que se aumentó a siete. Actualmente, hay cinco abogados, cuya función es sustanciar los procesos; capacitar a los fiscales instructores que están en las regiones, a los encargados regionales de sumarios; redactar las propuestas de resolución y aplicar las sanciones. En definitiva, el nivel central de Vialidad cuenta con un equipo profesional dedicado a esto, y que lleva un buen tiempo en estas tareas; un equipo que funciona con gente capacitada y que, amén de realizar su trabajo, brinda apoyo a las distintas regiones.

El último pilar es lo que se denomina decisiones con información, que es algo que está incorporado en los indicadores de gestión de las distintas unidades. Por ejemplo, en Vialidad, en el Convenio de Desempeño Colectivo, está incorporado el levantamiento de los procesos en riesgo de prescripción. Si eso se cumple, las metas de gestión están bien; de lo contrario, si empezamos a tener prescripciones de algunos sumarios, entonces, eso no se cumplió.

Exhibió algunas cifras que reflejan en lo que eso se ha traducido. En la lámina figura ya el tema específico, no lo general, que influye sobre lo que hay hoy día, por ejemplo, en materia de auditorías en Vialidad Araucanía. Esto no es actual, sino que tomando 2015 y 2017 versus 2018 y 2020. En la Dirección Regional de Vialidad Araucanía las auditorías han aumentado en 70 por ciento. Y no solo eso, sino que los sumarios han aumentado en 2,3 veces. Había 24 sumarios, hoy día hay 54 sumarios, y esto, porque esas auditorías han dado como resultado un mayor número de elementos para realizar sumarios, con la detección de cosas contrarias a la ética o a la probidad. Eso es algo que les preocupa enormemente en Vialidad Araucanía, sobre todo que esta es una de las direcciones más grandes y más importantes. El sistema nunca es perfecto, nunca se va a evitar, pero la cosa es detectar rápidamente, poder adoptar las medidas y las sanciones que correspondan. Esta es una lucha permanente. Nada es perfecto, nada va a eliminar que haya personas que se aprovechen, o que encuentren nuevas maneras de cometer delitos, pero, por lo menos, crear esta cultura, crear los controles, crear los procedimientos, de manera que la gente lo tenga claro y que sepa que una vez que se produce algo, se investiga; que el riesgo de que lo pillen es alto y que la sanción va a ser ejemplar.

Respecto a los actos de violencia, en este mismo período, entre 2008 y 2021, primero, en administración directa, es decir, donde están nuestros propios funcionarios. Adelantó que después aportará algunos datos de los contratistas que trabajan para el MOP, lo que también es relevante porque, naturalmente, influye en toda la acción que se debe hacer.

En cuanto a situaciones de riesgo –en el entendido de que hubiera alguna afectación de las personas–, desde el 2008 a la fecha han tenido diez situaciones de este tipo. Esto no es lo mismo que cuando queman maquinarias, que lo pueden hacer en la noche cuando no hay nadie. A lo mejor, no hubo riesgo para las personas, porque les dijeron: “oiga, váyase corriendo”.

Estas son diez situaciones en las cuales hubo riesgo de haber salido con heridos; de hecho, tienen cinco funcionarios lesionados solo en este período.

Asimismo, han tenido atentados con pérdida de maquinarias de propiedad de la Dirección de Vialidad; desde 2008 a la fecha, se han producido seis. El primero ocurrió en 2013 y desde 2016 a la fecha han tenido uno por año, excepto en 2019, en que no hubo ningún atentado. En total, en esos seis atentados, han perdido 17 equipos, con un valor de 2.200 millones de pesos. Eso es lo que ha

afectado directamente a las máquinas y al personal propio y directo de Vialidad en la Araucanía.

En cuanto a los atentados en donde ha habido pérdida de maquinarias en la Región de La Araucanía y también en Arauco, Región del Biobío, el catastro lo realizó y levantó la Cámara Chilena de la Construcción, desde 2015 en adelante. No es la misma unidad de medida que la anterior, que fue desde 2008.

Respecto de los actos de violencia que hayan afectado a contratistas que estaban trabajando para el MOP, han tenido 18 atentados con pérdida de maquinaria. Durante ese período, esas empresas perdieron 72 equipos por un valor de 5.400 millones; o sea, las mayores pérdidas están acá. La mayor cantidad de obras también se hacen a través de contratistas.

A diferencia de lo que uno tiene en mente, las pérdidas de años anteriores han sido bastante superiores a las que han tenido en los últimos años. En la presentación se puede apreciar cuánto han sido las pérdidas: en 2015, en ataques a maquinarias, 1.200 millones de pesos; en 2016, cero pesos; en 2017, 1.600 millones de pesos; en 2018, se redujo a 300 millones de pesos, y en 2019 a 600 millones de pesos. En 2020 1.400 millones de pesos. En pérdidas, promedio, han tenido 780 millones en estos últimos tres años y en los años anteriores, 933 millones. No quiso comparar 2021 con otros años, porque solo llevamos algunos meses, y obviamente no es comparable.

Respecto de lo que se ha hecho en materia de violencia, dentro de lo que se puede hacer porque, obviamente, no tienen cómo defendernos de violentistas armados, mencionó en primer lugar, que existe un protocolo de acuerdo con la Cámara Chilena de la Construcción, desde 2019. En lo grueso, hace que *a priori* -esto es muy importante-, no *ex post*, antes de la licitación se determinan los contratos que son elegibles. Estos se consideran de alto riesgo, porque están en zonas críticas, donde hay mucho ataque.

Hay que señalar que en materia de caminos es donde está el mayor riesgo. Por ejemplo, no han tenido nunca un atentado en obras de aguas, porque estas se encuentran relacionadas con una comunidad en particular. La gente considera el sistema de aguas como propio de la comunidad. Por el camino, como dice el dicho: es ancho y ajeno, cruza mucha gente, por lo que hay menos apropiación del mismo. Si las personas no tienen un buen camino, les deteriora enormemente la vida, pero no existe esa propiedad del camino como sí ocurre con el sistema de aguas. No hay un comité de agua potable, equivalente para el camino; no hay un comité que se dedique al camino, porque es más ajeno.

En la Dirección de Vialidad se determinan como contratos elegibles aquellos que tienen alto riesgo por la violencia en la zona donde se va a realizar. Ahora, dichos contratos tienen la posibilidad, no la seguridad, de que si efectivamente la violencia se genera con impedimentos para, por ejemplo, que llegue el personal a trabajar, que el contratista no pueda cumplir con el uso de una o más máquinas, que no se puedan ejecutar los trabajos previstos en el contrato, las autoridades de Vialidad, una vez verificado que esto se debe no a una falta de dedicación o de profesionalismo de la empresa, sino que al riesgo o a los ataques sufridos, pueden permitir que todas esas cosas sucedan y que no haya multas en el contrato.

En segundo lugar, estos contratos elegibles establecen recursos para hacer partícipes a las comunidades aledañas en la conservación de estos caminos. Es decir, incluye la contratación de un gestor, que hace el relacionamiento con estas comunidades desde antes de que se inicie el camino. En estas faenas también se hace un trabajo colaborativo con la Conadi, con el objeto de facilitar la disposición de los terrenos y el relacionamiento con las comunidades correspondientes por donde va a pasar el camino.

La UGAT, Unidad de Gestión Ambiental y Territorial del MOP, se involucra directamente en este tema, de manera de estar absolutamente seguros de lo que se está haciendo no tenga una contraindicación medioambiental o territorial. Si bien es cierto siempre están preocupados de todo esto, son especialmente cuidadosos para no causar algo que pudiera provocar alguna dificultad al respecto.

En tercer lugar, en 2020, agregaron un protocolo de acción ante situaciones de crisis. Nuevamente es específico en la Dirección de Vialidad, que es donde está concentrado el problema, más que en otras direcciones. Básicamente, lo que hace es preparar a la gente con un protocolo de lo que debe hacer en caso de amenazas, inseguridad, ataques, etcétera. En el fondo, cómo debe comportarse y qué es lo que debe hacer y no solo respecto de la violencia, sino también respecto de otros problemas que puedan suceder en las obras, ya sea producto de un accidente, de un desastre natural u otro.

En cuanto al tema de la seguridad de vialidad en Cautín-Malleco, tienen protocolos, con un procedimiento especial, para ver cómo se deben efectuar esos trabajos en las zonas más peligrosas. Hay un programa de visitas previas a los lugares de trabajo con los vecinos, a fin de tener conocimiento de las circunstancias y adoptar decisiones preventivas en caso de que las condiciones lo ameriten. Además, tienen algunos lugares donde trabajan con administración directa, y prefieren eso al trabajo con empresas contratistas, si ello resulta más adecuado para el trabajo con las personas que allí viven. Elaboran informes de las situaciones de violencia ocurridas, de manera tal de sacar lecciones, y también estos entregárselos a las autoridades correspondientes. Por supuesto, tienen un canal de información y trabajo con Carabineros, con la PDI, etcétera, que les permite en forma rápida y preventiva solicitar su colaboración en las distintas circunstancias de acuerdo con el riesgo que se ve en cada lugar.

La diputada **OSSANDÓN** mencionó que el Ministro había señalado que en el caso de Gustavo Hasbún la Fiscalía decidió recientemente no perseverar, preguntó entonces cuál sería el motivo por el cual no se persevera o sencillamente se cierra el caso sin dar ningún tipo de explicación.

El diputado **CELIS**, don Ricardo (Presidente) manifestó su preocupación puesto que se recibió en la comisión al director regional de Vialidad, quien señaló que había habido un sumario. En este sentido, le llama inquieta que haya habido un acto apresurado con el director regional de Vialidad, en las medidas que se tomaron de su presentación en la comisión; él hace una presentación clara de algo que a la comisión le pareció, en su momento, que eso pudiese configurar la intervención de terceros a favor del señor Fulgeri, y, finalmente, el exdirector Toledo termina siendo responsable, de cierta forma, de la situación ocurrida en este tema del caso Fulgeri, que mencionó. Existe preocupación respecto de la justicia en su imagen pública.

En segundo lugar, respecto de la participación política del seremi Vallejos, en una municipal, señaló que le pidió al director nacional de Vialidad que les enviara el instructivo que él señaló al seremi de la Región de La Araucanía, porque, según éste se hace propaganda radial en forma sistemática por cada proyecto que se hace, y él es precandidato de la UDI y es preocupante desde el punto de vista de la probidad.

En tercer lugar, estimó que hay un problema serio en el funcionamiento de los proyectos en el día a día. Manifestó haber quedado sorprendido con la presentación del ministro, la consideró muy maciza y que deja de manifiesto no solo la intención, el accionar del ministerio en regular los temas de probidad y de transparencia.

Agregó que le dejaba sumamente satisfecho lo que hace el ministerio en esta materia ya que hay acciones muy concretas y bien acertadas. Pero le preocupa en el día a día la cantidad de denuncias que quedan en nada respecto del accionar con APR, con vialidad, con otros servicios, en que la gente hace denuncias pequeñas, de que las cosas no están concordando, etcétera, lo que queda poco resuelto en la presentación respecto de la eficiencia del Estado.

Finalmente, respecto del tema de la violencia en la Región de La Araucanía, preguntó qué está ocurriendo realmente puesto que ha recibido reportes de algunos dirigentes respecto de muchos trabajos que se habían detenido a raíz de la violencia y de la presentación se desprende que no hay moratoria en los trabajos, sino más bien hay un caso a caso.

El diputado Miguel **MELLADO** preguntó cómo era posible que una persona que no tiene absolutamente ninguna experiencia, en caminos, de la noche a la mañana, siendo dentista –como el señor Fulgeri–, llegue a tener obras tan importantes como pavimentar caminos y estar poco menos que en primera clase como contratista del MOP y consultó además cómo califican a las empresas que entran a trabajar al MOP y cómo le dan cabida a este tipo de empresas, que no tienen experiencia.

El Ministro **MORENO** precisó que algunas preguntas pueden contestarse y otras no.

Respecto de la consulta de la diputada Ossandón en orden a porqué no perseveró la Fiscalía, señaló que no sabría decirlo y que solo puede señalar lo lógico y natural; hicieron una investigación, tuvieron toda la información, pero si no perseveró y no se formalizó es porque no se consideró que hubiera una información constitutiva de delito, sino tendría la obligación de haber perseverado. No tiene ninguna información particular. Desconoce qué trabajo hicieron o no hicieron, así que no puede colaborar mucho más que con una cuestión general, que es una indicación que, por lo menos, no encontraron un delito que pudieran perseguir.

Respecto de la pregunta del Presidente y del diputado Mellado sobre el caso Fulgeri, señaló que tenía la dificultad de estar demasiado cerca de nosotros, pues está siendo investigado tanto en el Ministerio como en la Fiscalía, a lo menos en una de sus aristas.

Agregó que, tal como se señala, hay distintas versiones. Existe la versión de él y la del anterior director regional de Vialidad, pero no participan de ninguna de ellas en particular, pues les interesa que las cosas funcionen bien. Les parece que el director regional de Vialidad no ha pagado ningún costo por haber sido considerado culpable de algo. Simplemente, cuando una persona está en un cargo de responsabilidad y es cuestionada, cuando es objeto de una investigación y, además, debe dirigir a la principal unidad que tenemos en el país, parece conveniente que ambas cosas se hagan al mismo tiempo. Lo mejor para él y para su Dirección era preferible que tuviera otro cargo no con tanta exposición. Eso no supone ninguna decisión de culpabilidad, sino que debe determinarlo un sumario administrativo, si la Fiscalía lo considera en esta materia. Considerando la exposición pública que tuvo el caso, habría sido negativo para la Dirección Regional de Vialidad y para él seguir en ese cargo durante ese período; por el contrario, al no estar él ahí, Vialidad pudo seguir funcionando sin ningún problema.

Para ver el otro lado de la medalla, esto no constituye ningún apoyo ni una presunción de culpabilidad respecto de la empresa, ni del señor Fulgeri ni de otras personas, sino que simplemente realizaron lo que sus atribuciones les permiten hacer.

En cuanto a los trabajos con el Ministerio de Obras Públicas, la empresa del señor Fulgeri abandonó las obras que estaba haciendo, no las terminó; por lo tanto, de acuerdo con la ley, están obligados a terminar esos contratos, y es lo que han hecho. Además, eso trae aparejada una sanción que tiene que ver con la pregunta formulada por el diputado Mellado en cuanto al Registro de Contratistas. No solo se produce el término de los contratos ni se cursa la multa con las boletas correspondientes, por no haber terminado los trabajos, sino que, al mismo tiempo, eso tiene una consecuencia automática que lleva a que él debe ser suspendido de dicho registro. La que toma la decisión de cuánto tiempo va a estar suspendido de los registros es la Comisión del Registro General de Contratistas.

En el informe acaba de entregar se establece que dicha Comisión tiene una propuesta de suspensión por cinco años del Registro de Contratistas de la empresa del señor Fulgeri, pero ha pedido más información para tomar una decisión y ver si corresponden tres, cinco o más años o lo que sea. Así que muy pronto tendrán la decisión de ese organismo.

Respecto de cómo se llega a ello, puede ser parte de la investigación. Sin embargo, explicará la regla general más que la específica que está basado en la experiencia.

El Registro de Contratistas tiene varias categorías o clasificaciones de obras, como, por ejemplo, movimiento de tierra, construcción de edificios en altura, etcétera. Para que las personas puedan participar en un contrato, la empresa debe demostrar que tiene la experiencia para realizarlo. Mientras más grande es el contrato, mayor es la experiencia que debe tener, todo lo anterior en términos muy genéricos. Para cada tipo de contrato, dependiendo de qué tipo de obra se va a realizar, debe estar clasificado en el Registro de Contratistas en esa categoría y tener la categoría que corresponde a esa licitación. Mientras más grande la licitación, más alto debe ser el nivel de la empresa, o sea, para un contrato muy grande debe estar en primera categoría en cuanto a ese tipo de trabajo en particular.

Ahora bien, eso no solo tiene que ver con la empresa. Esta también puede obtener esa participación con base en los profesionales que posee, porque la experiencia no se mide en base al dueño, sino a los talentos y capacidades que tiene la empresa. El dueño de la empresa puede ser una persona sin experiencia, pero quienes la conforman deben tener experiencia. Entonces, lo importante es que quiénes van a ejecutar la obra y si tienen experiencia, de manera que el Registro de Contratistas obliga a tener determinados profesionales, dependiendo de los rangos y los niveles en los cuales se está; de hecho, se puede comprar una empresa que tenga un determinado nivel. Incluso, para algunas personas puede considerarse como un valor la venta de una empresa clasificada en primera categoría en tal cosa, porque la empresa tiene la capacidad y no necesariamente el propietario. Esa es la teoría general.

En el caso particular que se pregunta, de si hubo o no irregularidades en cómo llegó a los contratos, señaló que no podría contestarlo, porque no están los sumarios, no los conoce y, además, son secretos. Mientras no sean sancionadas las personas, no puede dar detalles sobre si hubo o no alguna irregularidad en el caso particular.

En general, ese es el procedimiento. Se llega justamente por experiencia y porque tiene capacidad, demostrada con obras anteriores, para hacer una construcción en esa categoría de obra particular.

Manifestó alegrarse de que al Presidente le parezca positiva la presentación y enfatizó que es un tema que les preocupa enormemente. El Ministerio tiene una inmensa capacidad para hacer obras; desde luego, actualmente

tienen entre dos mil y tres mil obras en distintas partes del país, con un presupuesto de más de 3.000 millones de dólares. Entonces, se siente la responsabilidad de tener una cantidad de recursos distribuidos de manera tan amplia, desde pequeñas obras en una pequeña comunidad indígena en la Araucanía o en los caminos que están construyendo en Magallanes, en Tierra del Fuego, en Puerto Williams e, incluso, en la Antártica, o hasta la más grande de las autopistas, o en el puente de Chacao o en el superaeropuerto de Santiago. Entonces, tienen obras de todo tipo y en las más variadas especialidades, además de un ministerio con 11.000 funcionarios.

Por supuesto, se depende de la probidad y de lo bien que haga su trabajo cada uno de ellos. Obviamente, se puede delegar el trabajo, pero no la responsabilidad, por lo tanto, si uno de ellos comete alguna irregularidad, uno siempre debe responder finalmente y explicar por qué hubo una falla, aunque no sea culpable legalmente. Por cierto, intentan que haya menos fallas, no que no se produzcan, porque es muy difícil o imposible.

Respecto de algunas denuncias del APR, afirmó estar seguro de que hay personas, con razón o sin razón, que reclaman mayor celeridad o mejor ejecución de las obras que resuelvan sus problemas, sea un APR, un camino, un borde costero o cualquiera de las cosas que hacemos. Sin duda, el Estado y este Ministerio están al debe en eso, y tenemos el mejor ejemplo del agua potable rural.

El Estado se reservó el agua potable rural para resolverlo, pura y exclusivamente, a través del Estado, y tenemos 700.000 personas que no tienen un buen acceso al agua potable. Entonces, no se puede decir que las cosas están bien hechas, y se debieron hacer mucho mejor. Ahora, antes y seguro que para el futuro también habrá fallas. No cabe duda de que en distintos lugares podrían hacerlo mejor y más rápido, pero también la normativa es sumamente lenta, sumamente engorrosa. A veces los controles son positivos, pero eso hace que los tiempos también se dupliquen o tripliquen; se toma una decisión para cuidar un cierto aspecto, pero no se prevé que eso terminaría retrasando otras cosas.

Básicamente le problema tiene que ver con eficiencia, pero si hubiese alguna denuncia que tenga que ver con corrupción, con el mal uso de los recursos, pidió que se la hicieran llegar, pues tienen los sistemas para captar toda la información que pudiera surgir, incluso si no es cierta, porque permitirá encontrar el camino para cerrar esa puerta con anticipación, para que no vuelva a pasar en el futuro.

En materia de trabajos detenidos por la violencia, señaló que era necesario distinguir. Están bajo el sistema caso a caso, y, en general, no tienen trabajos detenidos. Pero tienen un caso particular, ocurrido hace poco tiempo, un ataque, con violencia, contra maquinaria y uno de sus funcionarios, y otro contra una empresa constructora. O sea, se produjo una situación puntual, muy compleja, que estaba asociada, además, al tema de este campo forestal en donde murió Pablo Marchant, donde después hubo sucesivos ataques y nuevas balaceras. Por lo tanto, es una situación de enorme riesgo en un cierto sector.

A raíz de lo anterior, les pareció apropiado suspender durante algunos días las obras que estuviesen relacionadas con la zona en donde se pudiera producir un daño, ya que el costo de detener por unos pocos días era menor al riesgo por daños de una persona. En vista de eso, hubo unos pocos días -una semana- en que la obra se detuvo, y luego de eso han comenzado a volver al trabajo, con las precauciones naturales en los lugares más peligrosos.

Originalmente, esto de suspender por algunos días fue mal entendido, porque algunas empresas privadas les llamaron -se refiere a contratistas- para decir que tenían la obligación de trabajar, porque así lo establecía el contrato. Obviamente, fue una mala interpretación, porque también a ellos les daban la

posibilidad de suspender por unos pocos días. estimó que eso fue positivo, porque eliminó el riesgo para mucha gente, eliminó el riesgo para la maquinaria y permite partir con mayor tranquilidad. Están intentando en estas zonas más duras aprender de lo que les ha pasado y, al respecto, han aprendido, primero, que los ataques están concentrados en aquellas cosas en la cual las personas sienten la obra más alejada. Nunca han tenido un problema en un APR, o en los bordes costeros; han tenido algún grado de conflicto en los aeropuertos, no han tenido ataques, precisamente, porque son muy controlados, pero sí el Aeropuerto de Temuco, en su momento, fue un punto de conflicto, pero, en general, los problemas son los caminos.

Entonces, están intentando es que la gente se apropie del camino, o sea, que la gente se sienta responsable de su camino, y para eso están cambiando en el sentido de que en las zonas más complejas iniciaron un programa. Ya hicieron los primeros trabajos en Ercilla y en las zonas más duras funcionó bien, sin ataques; al contrario, la gente trabaja con ellos, pero no hacen ningún trabajo en esa zona si no es previamente conversado con la comunidad y que la comunidad misma priorice los trabajos. Si para ellos no es prioritario ese camino, no lo van a hacer. Si ese camino es prioritario, van intentar avanzar.

En segundo lugar, que la gente conozca plenamente la obra. Hay tanta desconfianza que cuando la gente ve un camino, supongamos ripiado, y alguien dijo que iba a ser, por ejemplo, asfaltado, de inmediato piensan que fueron engañados y que el culpable es el señor de la empresa, que se está robando la plata. Han tenido ataques que se han producido por esa razón, porque no ha habido la comunicación suficiente para que la gente sepa, con claridad, cuál es la obra que va a tener, cuál es el beneficio. La gente aspiraba a tener una cosa nivel 10, y resulta que lo que podemos hacer es 5. Entonces, se explica por anticipado, con reuniones con toda la comunidad, de cada comunidad del camino -una vez que ellos están dispuestos que se haga-, qué es lo que se va a hacer, cuál es la calidad y cuál es el nivel, que no se espere más y que no se espere menos.

En tercer lugar, se busca que quede claro que la continuidad de la obra depende del MOP, depende del contratista, pero también depende de ellos; por lo tanto, junto con ellos determinan dónde se guardan las máquinas -incluso, se guardan en casas de la gente de la comunidad-, ellos indican, además, los días en que no hay que trabajar, porque hay equis cosa que podría ser mal entendida o que podría llevar a un ataque o es más arriesgado ese día, en fin. Pero, en definitiva, para hacerlo simple, todas las acciones necesarias para hacer que la gente sienta que ese es su camino, que ellos consiguieron ese camino, que saben perfectamente de qué se trata y saben también que, si tenemos un ataque, el camino no se va a poder hacer.

Insistió en que se ha hecho muy poquito y que no puede asegurar que vaya a funcionar. Pero, por lo menos, han mejorado mucho las relaciones y se ha permitido iniciar caminos muy conflictivos. Ya partieron con uno muy complejo, donde hay una tremenda trifulca entre las mismas comunidades, y permitió, incluso, unir a las comunidades. Tanto es así que hoy trabajan juntas algunas comunidades que estaban enfrentadas, por ejemplo, las de Pichunco con el lonco Norín, que era una pelea épica y ahora están juntos en el trabajo de ese camino que estamos iniciando.

Se hicieron arreglos en Ercilla, en la localidad de Pidima, que son lugares muy conflictivos, pero fueron cortos y, al menos, se cumplió. La comunidad se preocupó, ellos cuidaron, los orientaron y no hubo ningún problema.

Eso es lo que se está intentando hacer, no hay certeza de que funcione, pero está seguro de que va a ser mejor. Esto incluye en los contratos la contratación de personas que hagan esta tarea de la comunicación. Además,

antes de hacer los caminos, van las autoridades, incluso el director nacional, si es necesario, pero los directores de Vialidad de la zona van, se sientan con toda la comunidad y responden las preguntas. Cuando se va a licitar, a los postores a la licitación los llevan a las comunidades, y si alguno de los contratistas se siente incómodo con alguna de ellas y cree que no lo puede hacer, entonces tiene la oportunidad de no participar. De esa manera, la gente que va a construir lo hace a sabiendas y conociendo con quiénes va a trabajar estrechamente, que son las comunidades beneficiadas del camino.

V. ANTECEDENTES, CONCLUSIONES Y PROPUESTAS

1.- ANTECEDENTES:

El 11 de marzo de 2020 la Cámara aprobó la creación de una Comisión Especial Investigadora (CEI) de las eventuales irregularidades en que habrían incurrido diversos servicios dependientes del Ministerio de Obras Públicas, respecto de la fiscalización, cumplimiento y ejecución de contratos adjudicados, pago anticipado de obras, término anticipado de contratos, cumplimiento u observación de requisitos legales en procedimientos de licitación de obras públicas, celebración de tratos directos, y cualquier otra decisión administrativa, entre los años 2008 y 2019, en la región de la Araucanía.

Los hechos que motivan esta CEI se basan en la investigación iniciada por la Contraloría General de la República y la Fiscalía de Alta Complejidad de la Araucanía. A fines de agosto del año 2019, el diputado y ex intendente de la Región de la Araucanía señor Andrés Molina, realizó una presentación en la sede de la Contraloría en La Araucanía, denunciando eventuales irregularidades cometidas por el Ministerio de Obras Públicas en la región. Por lo anterior, la Contraloría inició una investigación especial en la Dirección de Vialidad de La Araucanía, con el fin de abordar una serie de denuncias de eventuales faltas administrativas en la Dirección Regional de Vialidad -dependiente del MOP-, relativas irregularidades en las distintas etapas del proyecto en cuestión y al contrato de ejecución de la obra, demora en el inicio de las obras, falta de entrega de antecedentes del proyecto y graves deficiencias técnicas, lo que lo harían inejecutable.

La denuncia vinculó al ex diputado Gustavo Hasbún quien habría solicitado sumas de dinero al empresario Bruno Fulgeri (Sociedad de Servicios Generales y Construcción Ltda.) para interceder por él, para que el Ministerio de Obras Públicas le pagara anticipos por los avances de los trabajos que tenía a cargo en la región.

Por su parte, la Fiscalía de Alta Complejidad de la Región de La Araucanía mantiene una investigación vigente desformalizada, en el Juzgado de Garantía de Temuco de dos denuncias acumuladas en RUC 1901079216-1, a cargo del fiscal Héctor Leiva, a saber:

- Iniciada con fecha 03/09/2019 por **denuncia de Henry Leal Bizama, SEREMI de Obras Públicas**, al haber tomado conocimiento a través de los medios de comunicación de que el particular Bruno Fulgeri Sagredo, dueño de la empresa Sociedad de Servicios Generales y de Construcción Limitada (SCYC) habría dado cuenta de hechos irregulares al interior de la Dirección Regional de Vialidad de La Araucanía en relación a contratos que se le han adjudicado, particularmente trabas en los procesos de pago de los mismos, que se le habrían pedido coimas en reiteradas oportunidades y que existirían denuncias en la Fiscalía.

- Investigación iniciada con fecha 07/10/2019 por denuncia del entonces Intendente Regional de La Araucanía, Jorge Atton Palma, por supuestas solicitudes y cobros de dinero indebidos realizadas por Gustavo Hasbún Selume y funcionarios del Ministerio de Obras Públicas al contratista Bruno Fulgeri Sagredo, por contratos suscritos en la Dirección Regional de Obras Públicas de La Araucanía.

Según antecedentes expuestos por el periódico La Tercera el día 11 de febrero de 2020, la denuncia del ex intendente Jorge Atton se basa en antecedentes proporcionados por el diputado Andrés Molina Magofke, en donde se establece que el exparlamentario Gustavo Hasbún habría realizado maniobras irregulares para interceder frente al MOP de La Araucanía, para que el contratista Fulgeri recuperara las garantías que le habían sido cobradas por incumplimiento de contrato. En esta denuncia, el ex intendente Jorge Atton acompañó audios por WhatsApp que Gustavo Hasbún le había enviado al contratista Fulgeri. Uno de ellos es el dado a conocer por Radio Biobío, y establece que el exdiputado Gustavo Hasbún le habría ofrecido al empresario Bruno Fulgeri solucionar sus inconvenientes con el MOP, intermediando ante el entonces Subsecretario del MOP y actual Ministro de Economía, señor Lucas Palacios.

Este caso no es el único que complica al MOP. Según antecedentes proporcionados por la Fiscalía Regional de La Araucanía en febrero de 2021⁴, contando este caso, en total se investigan 11 causas por delitos de corrupción, entre ellos, por fraude al fisco, malversación de caudales públicos, cohecho, tráfico de influencias y negociación incompatible. La mayoría de las causas llegaron al Ministerio Público por denuncias de la Contraloría y tienen que ver con obras pagadas que nunca se realizaron o por estados de avance que no correspondían.

Desgraciadamente, quien sufre las consecuencias de estas irregularidades es la comunidad de La Araucanía. La región ha debido conocer y sufrir el efecto por la falta de ejecución de obras licitadas por el MOP, como es el caso emblemático a estas alturas, de las obras abandonadas tras la quiebra de la empresa CIAL y la tardanza de casi un año en la re-licitación de obras tales como en Rucapangue en Temuco, Ruta Tirúa en Carahue o el camino al Volcán Villarrica-Pucón. Del mismo modo, trabajadores continúan denunciando a la empresa constructora Carlos García Gross, por sueldos impagos e incumplir compromisos laborales luego de que las faenas de mejoramiento de la ruta S70 Pocoyán- Puente Peule, que estaban siendo ejecutadas por la empresa en la comuna de Toltén, fueran paralizadas en noviembre del año 2019 debido a problemas económicos.

Se indica que en mayo de 2021 la Contraloría evacuó el Informe Final de Investigación Especial N° 247, de 2020, a la Dirección de Vialidad de la Región de La Araucanía, sobre eventuales irregularidades en la ejecución del contrato "Conservación de Caminos Básicos Chucauco-Schleyer- Vida Nueva, Comuna de Villarrica, Provincia de Cautín, Región de La Araucanía, de la Dirección de Vialidad de la Región de La Araucanía." El informe es elocuente.

2.- EL PROBLEMA DE LA CORRUPCIÓN:

"El problema de la corrupción no está solo en su medición, o en lo oculto de las prácticas que la conforman, o en lo difícil que a veces resulta sancionarla. El más grave problema que plantea la corrupción está en el

⁴ <https://www.latercera.com/nacional/noticia/fiscalia-indaga-11-casos-corrupcion-mop-la-araucania/1006747/>

socavamiento permanente de la democracia. No son pocos los casos de corrupción que han afectado al sistema democrático en su conjunto.”⁵

Actualmente, la definición más aceptada, tanto a nivel académico como institucional, es la entregada por Transparencia Internacional. Esta organización de la sociedad civil propone una visión amplia de la corrupción definiéndola como «*el abuso del poder para beneficio propio*» (Transparencia Internacional, 2020), pudiendo clasificarse en: corrupción a gran escala, menor escala o corrupción política, de acuerdo con la cantidad de fondos perdidos y el sector en el que se produzca.

Adoptar una definición extendida de este fenómeno permite dejar atrás una visión que la circunscribe exclusivamente al soborno. Así, se entiende que la corrupción es un hecho complejo que se manifiesta de diversas formas, algunas más evidentes como el cohecho o la malversación de recursos públicos y otras más sofisticadas como el tráfico de influencias y las faltas a la probidad.

Acciones de corrupción⁶: Las manifestaciones más clásicas y evidentes de corrupción, en el ordenamiento jurídico chileno corresponden a delitos contra la función pública contemplados en el Código Penal. Así tenemos Delitos contra la Probidad Administrativa, como son la malversación y fraude al fisco, el cohecho y el soborno.

Por otra parte, existen las irregularidades administrativas, que corresponden a acciones más sofisticadas de faltas a la probidad y que en algunos casos están asociadas a sanciones administrativas o incluso penales. Algunas de estas acciones están contenidas en normas legales como por ejemplo, el Estatuto Administrativo, así tenemos el mal uso de información privilegiada; la utilización de la posición funcionaria para obtener algún beneficio directo o indirecto para provecho propio o de terceros; usar dineros de la institución para provecho propio o de terceros; solicitar o aceptar regalos en razón del cargo que se emplea; conflictos de intereses, tráfico de influencias o nepotismo; desempeñar las labores encomendadas sin respetar los principios de eficiencia, eficacia y legalidad y ocupar tiempo de la jornada laboral para actividades que no tienen relación con las labores desempeñadas.

Finalmente están las inobservancias éticas que corresponden a conductas que van contra los valores de la función pública, las que pueden estar formalizadas en documentos institucionales como códigos de ética o conducta.

El sistema anticorrupción de la institucionalidad chilena: se implementa a través de las siguientes entidades: Contraloría General de la República, el Ministerio Público, el Consejo de Defensa del Estado, la Unidad de Análisis Financiero, el Consejo Para la Transparencia, el Consejo de Auditoría Interna General de Gobierno, la Comisión de Integridad Pública y Transparencia y la Fiscalía Nacional Económica. Las mencionadas instituciones integran lo que puede denominarse un sistema de integridad público. Estas instituciones buscan, desde sus respectivas competencias y funciones, enfrentar el fenómeno de la corrupción en nuestro país.

2.1.- Corrupción en la Ejecución de Contratos de Obra Pública:

La Obra Pública es propensa a la corrupción: Según los dichos del señor Contralor de la República Jorge Bermúdez, “*La obra pública es un*

⁵ RADIOGRAFÍA DE LA CORRUPCIÓN: IDEAS PARA FORTALECER LA PROBIDAD EN CHILE

© Contraloría General de la República de Chile Santiago de Chile, diciembre de 2020

⁶ Ibídem.

ámbito de riesgo para el uso de los recursos públicos y, por lo tanto, también para la integridad pública, y eso no es algo que diga solamente por una cuestión empírica o de constatación de lo que he podido ver como Contralor.”⁷

Detalló, además, que en la obra pública se producen nudos que dan cuenta de ese riesgo de corrupción, en primer lugar, debido a la envergadura y a la unicidad de los proyectos. En segundo lugar, este es un ámbito en que confluyen intereses públicos y privados. El interés público consiste en satisfacer una necesidad, mientras que el interés privado, es decir, el de la empresa que quiere ejecutar una obra, es recibir un justo beneficio por ello.

Otro factor preocupante es la ausencia de un poder adjudicador único. En nuestro sistema, existe una situación bastante compleja, en que muchos órganos públicos tienen la capacidad de construir. En Chile no solo construye el Ministerio de Obras Públicas, sino también el Ministerio de Vivienda y Urbanismo, el Ministerio de Salud, las Fuerzas Armadas y las municipalidades, y no todos tienen siempre la misma capacidad técnica.

En todas las etapas de la obra pública existen riesgos de corrupción, desde el momento en que se idea el proyecto de una obra hasta su mantención, una vez que ya ha sido ejecutada; también en el financiamiento, en la planificación, en el diseño, en el proceso de licitación, en la ejecución y en su operación y mantención. En todas las etapas de la obra pública existe un riesgo de corrupción.

De acuerdo con el “*Estudio sobre Observaciones y Recomendaciones en la Ejecución de Contratos de Obra Pública*”⁸, si tomamos las observaciones que ha detectado la Contraloría General de la República en materia de obra pública en los últimos diez años, aproximadamente, se pueden reunir casi 2.000 observaciones relevantes, graves, que se agrupan en distintos ítems, por ejemplo, observaciones por incumplimiento de normativa técnica e irregularidades en la modificación del contrato. Respecto de este punto, muchas veces las obras se adjudican para luego -por así decirlo- tener la ganancia en la modificación del contrato; se adjudican en precios bajos para después, por la vía de la modificación y el aumento de obra, tener, efectivamente, la ganancia; lo anterior constituye un gran riesgo.

Del mismo modo, la inexistencia de las cauciones, que es lo que permite garantizar el interés del Estado; la falta de aplicación de multas, lo cual es un ahorro para el contratista y una pérdida de recursos públicos; la deficiencia en el proceso de recepción, etcétera. Así existen obras con un mayor costo; obras con problemas de operación y puesta en servicio; obras ejecutadas con falencias constructivas; obras no ejecutadas en sus plazos y obras abandonadas.

2.3.- Causas de las Observaciones en Materia de Ejecución de Contratos de Obra Pública⁹:

a) Respecto de los antecedentes técnicos, legales y financieros de los contratos:

- Falencias de las bases administrativas y/o técnicas de referencia.
- Proyectos incompletos en la etapa de licitación.
- Falencias en la coordinación de los intervinientes en la etapa de diseño.

⁷ Acta de la sesión N° 5, ordinaria, celebrada el día lunes 24 de mayo de 2021, de 17:30 a 19:03 horas.

⁸ Estudio sobre Observaciones y Recomendaciones en la Ejecución de Contratos de Obra Pública - División de Infraestructura y Regulación, Contraloría General de la República, Noviembre 2016.

⁹ PPT. Exposición del Contralor en sesión de comisión de fecha 24 de mayo de 2021.

b) Respetto de los funcionarios encargados de su control y supervisión:

- Falta de competencias técnicas.
- Múltiples funciones de los inspectores técnicos/fiscales.
- Desconocimiento de funciones.
- Desconocimiento de la normativa.

c) Respetto de la asesoría a la inspección técnica/fiscal (AITO/AIF):

- Inexistencia de criterios objetivos para determinar la pertinencia de una asesoría.
- Falta de estandarización de los requisitos mínimos que deben cumplir las asesorías.
- Falencias de control a las funciones de asesoría.

d) Respetto del control y gestión de la obra:

- Ausencia de estructura organizacional en materia de inversión e infraestructura.
- Falta de experiencia de la alta dirección en materias de inversión en infraestructura.
- Falta de apoyo técnico y legal en materias asociadas a inversión en infraestructura.

2.4.- Recomendaciones en la Ejecución de Contratos de Obra Pública:

En base al “Estudio sobre Observaciones y Recomendaciones en la Ejecución de Contratos de Obra Pública”, elaborado por la Contraloría General de la República, esta Comisión comparte las recomendaciones que hiciera el ente contralor según el detalle siguiente y acuerda hacer llegar copia del estudio, a todas las entidades públicas del Estado que ejecuten contratos de obra pública, con el fin de apoyar su difusión, las recomendaciones son las siguientes:

a) Uniformidad de la regulación y uso de bases tipo:

- Avanzar hacia una regulación general y uniforme de la materia aplicable a todas las reparticiones que ejecuten obras.
- Utilización efectiva de bases tipo (solo se somete a toma de razón el acto adjudicatorio y permite una estandarización de procedimientos y criterios).
- Creación de un único registro de contratistas y consultores.
- Definir de mejor manera los requisitos de idoneidad financiera del contratista (incidencia de idoneidad técnica en la capacidad financiera).
- Dictación de normas especiales de obras públicas para el caso de catástrofes.

b) Actividades previas a la contratación:

- Proyectos con diseño acabado y actualizado.
- Situaciones atinentes al proyecto resueltas (expropiaciones, emplazamiento, disponibilidad del terreno, uso de suelo, etc.).
- Bases que comprendan todas las regulaciones del contrato.
- Recursos humanos con experiencia adecuada a magnitud y tipo de obra.
- Financiamiento suficiente.
- Autorizaciones otorgadas por las autoridades correspondientes (ej. RCA).
- Adecuada regulación de la idoneidad financiera del contratista.

c) Proceso de contratación:

- Contrataciones conforme a la normativa.
- Aprobación administrativa de los antecedentes de la convocatoria.
- Cumplimiento de los plazos establecidos.
- Licitación Pública por sobre el trato directo.
- Constitución de las garantías y pólizas de seguros.

d) Ejecución de contrato:

- Veracidad de la información suministrada por la inspección técnica/fiscal.
- Controles de calidad acordes con la naturaleza del contrato.
- Adecuada regulación de modificaciones de obras, aumentos de plazos, reprogramaciones, obras extraordinarias e indemnizaciones.
- Adecuada regulación de sanciones o multas.
- Participación de la asesoría a la Inspección técnica/fiscal.

e) Recepción, liquidación y explotación de la obra:

- Recepción y liquidación oportuna y de acuerdo con la normativa.
- Comisiones de recepción.
- Formulación oportuna de observaciones.

2.4.1.- Agenda Eficiencia, Modernización y Transparencia: Papel del MOP:

En el año 2016, el Gobierno pone en marcha la “Agenda Eficiencia, Modernización y Transparencia: Papel del MOP”, que es un conjunto de acciones concretas, correspondientes a 9 medidas de corto, mediano y largo plazo, orientadas a fortalecer el proceso de mejora continua ministerial, enfocado a incrementar la eficiencia, modernización y transparencia, reconociendo los recursos activos que posee y ubicando, en el centro de ellos, a sus funcionarios, contratistas y consultores. Las medidas son las siguientes:

1. **Registro en línea:** Implementar una plataforma para que todos los trámites de contratistas y consultores sean en línea. Para facilitar y hacer más expedita la relación y comunicación, sumando trazabilidad, certeza y transparencia a los procesos de inscripción, modificación y emisión de certificados.
2. **Licitación por mercado público:** Utilizar la plataforma del Estado para licitar por mercado público las obras y consultorías. Para mejorar los niveles de transparencia, facilitar los procesos de postulación, recepción de ofertas y transferencia de información, avanzando hacia la modernización.
3. **Información para la construcción y operación (BIM):** Impulsar la instalación del BIM como estándar nacional para el manejo de la información técnica en el desarrollo de proyectos. Para mejorar la certeza de tiempos y costos, aumentar la transparencia y transferencia de la información técnica de los proyectos, en búsqueda de una mejor productividad.
4. **Comunicación en emergencias:** Mejorar protocolo de comunicación e implementar sistemas de información sobre el estado de los servicios de infraestructura y agua en períodos de emergencia. Para contar con información oportuna para la ciudadanía, equipos de emergencia MOP y otras instituciones relacionadas, con el objetivo de actuar de manera segura, coordinada y planificada.
5. **Información georreferenciada para la transparencia:** Integración de información georreferenciada de fácil comprensión de la gestión ministerial, tales como proyectos en etapa de estudio, construcción (vinculado con GEO

CGR) y operación (incluyendo concesiones); información ambiental e indígena; derechos de agua y procesos de Expropiaciones.

6. **Observatorio de prevención de riesgos:** Fortalecer una cultura de prevención, promoviendo buenas prácticas, implementando medidas, generando transferencia de conocimiento y construyendo información estadística para la toma de decisiones. Para transformarnos en referentes y promotores de estas materias en la industria.
7. **Optimización de la administración de contratos:** Actualizar y mejorar nuestros reglamentos y bases; estandarizar formularios para sistematizar vistos buenos; y revisar procedimientos para agilizar la tramitación. Para aumentar la transparencia y dar certeza de los tiempos, mejorando los niveles de productividad.
8. **Libro de obra digital:** Extender la implementación y generalizar el uso del Libro de obras digital (LOD). Para mejorar, la trazabilidad y transparencia de la información e incrementar la certeza en la comunicación para el desarrollo de los contratos.
9. **Herramientas para el trabajo colaborativo:** Potenciar herramientas e instancias de gestión, innovación y conocimiento, fortaleciendo la cultura de trabajo en equipo. Para facilitar la eficiencia, modernización y transparencia del Ministerio de Obras Públicas.

Respecto de la medida N°8 Libro Digital, en sesión de comisión del día 5 de julio, el Ministro Lucas Palacios, quien fuera Subsecretario de Obras Públicas entre el 11 de marzo de 2018 y el 28 de octubre de 2019, a propósito de la consulta del Presidente de la Comisión acerca de la posible existencia de “un modus operandi” por parte de los contratistas, a través del cual aumentarían sus ganancias presentándose a licitaciones ofertando bajos montos, sabiendo que no son técnicamente suficientes para cumplir los objetivos y luego, pasado un tiempo, solicitan ampliación de las obras, el Ministro señaló que había dos cosas que son relevantes de abordar al respecto.

La primera de ellas tiene relación con la adopción de medidas preventivas, que tienen por finalidad la obligación de revisión de toda la ingeniería de detalles y la segunda es el uso del libro digital por que como son tantos contratos, es importante tener en línea todo el sistema de avance, revisión, fiscalización, monitoreo y pago.

El Libro de Obra Digital es un sistema digital en la nube, que permite llevar la trazabilidad de una obra de forma colaborativa generando los distintos folios a través de un computador, *tablet* o teléfono inteligente. La validación de estos folios se hace a través de dos firmas electrónicas: La Firma Electrónica Avanzada o FEA y la Firma Electrónica del Secretario General de la Presidencia MINSEGPRES. La primera la ocupa el contratista adjudicado a la obra a través de su Residente y la segunda la ocupa el mandante (MOP) a través del Inspector Fiscal.

No fue posible indagar más sobre el punto durante la Comisión, sin embargo y luego de todas las irregularidades en la ejecución de obras que esta Comisión ha conocido, se estima que Libro de Obra Digital debería ser una medida obligatoria en la ejecución de toda obra pública, por los beneficios que conlleva: hace más eficientes, ágiles y transparentes los procesos internos del Estado; permite monitorear en tiempo real niveles de avances en procesos de

estudio o ejecución de obras; reduce la burocratización y genera importantes ahorro de papel, aportando a la sustentabilidad y el medio ambiente.

2.5.- Mejorías respecto a la eficiencia, modernización y transparencia informadas por el Ministerio de Obras Públicas desde el año 2018 a la fecha:

1. En relación a los existentes Sistemas de Integridad y de Prevención del Delito, la actual administración puso sus esfuerzos en la ética y probidad del Ministerio y sus cerca de 9.000 funcionarios, es por esto que se crea la Plataforma única de consultas y denuncias anónimas por infracciones al Código de Ética, las cuales pueden dar pie a la sustanciación de procesos disciplinarios. Plataforma que, junto a los respectivos Códigos de Ética de cada servicio, la estructura interna y el plan de difusión conforman el renovado Sistema de Integridad, el cual busca generar altos estándares éticos al interior de cada servicio.

2. La administración actual puso en marcha el Plan Ministerial Anticorrupción, el cual se compone de 4 ejes, relativos en primer lugar a la Cultura Organizacional, en pos de la difusión y capacitación en la ética, reconociendo la relevancia de la integridad desde los jefes superiores de los servicios, y reforzando los sistemas preventivos y correctivos. En segundo lugar, la Gobernanza del Riesgo, unificando los sistemas de integridad y de prevención mediante la creación del Comité de Prevención y Ética, de tal manera centralizar y entregar lineamientos transversales a los servicios en materia de prevención, además de la creación del Subcomité de Análisis de operaciones sospechosas, el cual analiza las denuncias y determina la procedencia de reportar las operaciones a la Unidad de Análisis Financiero. En tercer lugar, la instauración de procesos y controles robustos, mediante el crecimiento y fortalecimiento de los equipos de sumarios en los distintos servicios. Finalmente, y como cuarto eje, la toma de decisiones con información, y la implementación del Sistema de control de gestión que permite hacer seguimiento a los procedimientos sumariales y evitar su prescripción.

Sin perjuicio de lo anterior parece relevante mantener el compromiso mostrado por el Ministerio, seguir fortaleciendo los recursos y equipo humano destinado a la prevención, investigación y sumario, aumentar las herramientas en la misma línea y los recursos con dichos fines de ética, probidad y prevención del delito. Es por esto que los ejes planteados deben continuar en progresivo desarrollo.

3. Tras la implementación del Plan Ministerial Anticorrupción por medio de los cuatro ejes que robustecen los procesos y controles, estos muestran al día de hoy un aumento significativo de los sumarios y auditorías en la Dirección de Vialidad de la Región de La Araucanía. Al observar los datos aportados y la comparación en iguales períodos estos reflejan que en el período trianual de 2015 a 2017, las auditorías en la dirección mencionada fueron 7 y los sumarios en igual período correspondieron a 24. En el período trianual siguiente, es decir, entre los años 2018 a 2020, las auditorías aumentaron a 24 y los sumarios totalizaron 54.

3.- CONCLUSIONES:

3.1.- Existencia sostenida de irregularidades en Dirección de Vialidad del MOP en La Araucanía.

Según Oficio FN N°336/2120 remitido a esta Comisión Investigadora por el Fiscal Nacional del Ministerio Público¹⁰, se da cuenta de todas las causas y su estado de tramitación en relación con la supuesta comisión de delitos, tales como cohecho, malversación de caudales públicos, negociación incompatible, fraude al fisco, tráfico de influencias, falta de fiscalización u otros, durante los últimos trece años, en la cartera de Obras Públicas.

El oficio da cuenta de 18 causas, la más antigua del 2006 y 12 de ellas son entre el año 2017 y 2020. Respecto de una de ellas, el Juzgado de Garantía de Temuco ya dictó una sentencia, condenando por fraude al fisco a Raúl Pinto Fuentes y a Carla Sierra Beltrán (ambos funcionarios públicos), a tres años y un día de libertad vigilada y al pago del 10% del perjuicio causado.

El fiscal Héctor Leiva, de la Fiscalía de Alta Complejidad de la Región de La Araucanía, ha declarado a los medios de comunicación que "hay distintas investigaciones en diversa etapa procesal y lo que estamos haciendo es tratar de cruzar información de estas investigaciones, con el objeto de establecer si se verifican irregularidades o prácticas comunes o algún elemento que nos pudiera dar credibilidad o ayudar a respaldar la investigación que estamos realizando en el caso que denunció el señor Fulgeri". Agregó que, "estamos separando las áreas de licitación y adjudicación de determinadas obras, para ver si ahí hay espacios para que se puedan cometer irregularidades en la adjudicación de obras y si en la ejecución también se han producido irregularidades."¹¹

Una de las causas que señala el fiscal Leiva fue formalizada el 11 de enero del 2019. El imputado es el ex fiscal del MOP, Cristián Ríos, por presunto cohecho. En la causa, en la cual se querelló el Consejo de Defensa del Estado (CDE), se le indaga por solicitar, presuntamente, dinero a contratistas para gestionar trámites internos.

Otra causa emblemática investigada por el Ministerio Público corresponde al "caso Sierra Nevada" que afecta a las empresas Sierra Nevada y Empresa Constructora Ingenieros Asociados Limitada, CIAL, caso en el cual también existe un sumario administrativo que está en curso, cuya investigación está a cargo del Fiscal Regional del MOP de Los Lagos, según informó el Ministro Lucas Palacios en sesión de comisión del día 5 de julio, ya que en el año 2018 en su calidad de Subsecretario del Ministerio de Obras Públicas puso a disposición de la Fiscalía antecedentes de los que tuvo conocimiento.

Otro antecedente a considerar, y que da cuenta de las irregularidades que motivaron la creación de esta CEI, es la gran cantidad de sumarios incoados en la Dirección de Vialidad del MOP de La Araucanía, 42 sumarios entre el año 2012 y marzo del año 2019. Se indica que, en igual período, en las demás Direcciones solo existe un sumario en la Dirección de Obras Hidráulicas, otro en la Dirección de Aguas y otro en la Fiscalía Regional.

Sobre el punto anterior, esta CEI establece que ha existido un actuar negligente por parte de las Secretarías Regionales Ministeriales de Obras

¹⁰ Oficio del Fiscal Nacional del Ministerio Público, por el cual remite cuadro con información sobre causas y estado de tramitación, en relación con la supuesta comisión de delitos, tales como cohecho, malversación de caudales públicos, negociación incompatible, fraude al Fisco, tráfico de influencias, falta de fiscalización, u otros, durante los últimos trece años, en la cartera de obras públicas. https://www.camara.cl/legislacion/comisiones/respuestas_oficio.aspx?prmlD=2803&prmlOficio=37256

¹¹ <https://www.latercera.com/nacional/noticia/fiscalia-indaga-11-casos-corrupcion-mop-la-araucania/1006747/>

Públicas de La Araucanía (período 2008 a 2021), por el evidente retraso en la resolución de los procesos sumariales, ya que hay algunos pendientes desde el año 2012.

3.2.- Existencia de irregularidades plasmadas en las fiscalizaciones relacionadas al MOP de La Araucanía, realizadas por Contraloría General de la República (años 2008 al 2021):

En sesión de Comisión del día 24 de mayo de 2021, el señor Contralor informó de la realización de 104 fiscalizaciones en total al Ministerio de Obras Públicas en la Araucanía, con la distribución de las distintas direcciones regionales: de Aeropuerto, de Obras Portuarias, de Aguas, de Obras Hidráulicas, de Arquitectura, de Vialidad y a la Seremi. En particular, 77 corresponden a la Dirección Regional de Vialidad, diez son auditorías; veinte, investigaciones especiales; dos, inspecciones de obras públicas; y treinta y dos, atenciones de referencia, que son hechos puntuales denunciados, muchas veces, por particulares.

Observaciones Principales:

a) Partidas pagadas y no ejecutadas:

- Informe Final N° 272/2015: Se observa una diferencia de \$46.812.260 y \$63.206.249 correspondiente a lo pagado y no ejecutado (pág. 4)
- INVE N° 44/2017: Se aprobó un avance financiero superior al efectivamente ejecutado por la suma de \$ 14.303.474 y \$ 16.736.010 (pág. 15)
- INVE N° 336/2017: Pago anticipado de obras no ejecutadas por la suma de \$16.731.200 (pág. 9)
- INVE N° 228/2018: Pago de partidas no ejecutadas en contrato de mejoramiento de ruta entre localidades de Almagro y Barros Arana, por la suma de \$22.615.116 (pág. 20)
- Informe Final N° 670/2018: Se aprobó un avance financiero mayor al efectivamente ejecutado, que en total ascendió a \$726.717.175 (pág. 74)

b) Multas no cobradas:

- Informe Final N° 272/2015: correspondiente a ausencia del profesional del laboratorio de autocontrol por 255 UTM y a incumplimiento de instrucciones del laboratorio Regional de Vialidad por 150 UTM (pág. 8).
- INVE N° 532/2016: correspondiente a ausencia del profesional de prevención de riesgos y diferencia de mano de obra ofertada y contratada, por un total de 1.635 UTM (pág. 11)
- INVE N° 44/2017: correspondiente a ausencia de laboratorista vial clase "C" por la cantidad de 610 UTM y atraso en la instalación de letrero de obra por 21 UTM (pág. 18)
- INVE N° 336/2017: correspondiente a incumplimientos del contratista durante el desarrollo de la obra aplicar y requerir los cobros de las multas por las cantidades de 336 UTM y 180 UTM (pág. 12)
- Informe Final N° 670/2018: correspondiente a atraso en el término de la obra por \$300.449.835 (pág.87) y a casos de falta de registro de contrato de profesionales por \$ UTM 18.465 (pág. 89). 21 profesionales que firmaron antecedentes técnicos en el desarrollo de los proyectos en estudio no trabajaban en las respectivas empresas constructoras a la fecha de suscripción de dichos escritos.

c) Incumplimiento a especificaciones técnicas:

- INVE N° 45/2013: Se constató la existencia de defectos en el pavimento (pág. 6).
- INVE N° 921/2015: Inconsistencias en el pavimento de la ruta (pág. 11).
- INVE N° 922/2015: Se advierte un control deficiente de la obra en lo relativo a la calidad de los materiales (pág. 4).

- INVE N° 44/2017: Certificado de análisis de materiales inconsistente con lo ejecutado en terreno (pág. 11), e instalación de un par de cables de acero de diámetro 12 mm. En circunstancias que las alas del puente fueron concebidas con tres pares de cables de acero (pág. 11).
- INVE N° 228/2018: Pago de partida ejecutada en contravención a las especificaciones técnicas en contrato de mejoramiento de ruta entre localidades de Almagro y Barros Arana, por el monto de \$ 19.710.221 (pág. 22).
- Informe Final N° 670/2018: Pago de partida ejecutada en contravención a las especificaciones técnicas, en contratos SAFI N° 233.241 por \$2.094.642 y SAFI N° 254.757 por \$56.409.543 (pág. 85).

d) Operaciones superpuestas y/o traslapes:

- Informe Final N° 21/2009: De la revisión de los antecedentes, se observa que existen 3 tramos del Camino Almagro-Rulo-Cardal-Puente Fierro cuya ejecución se traslapa con otros contratos (pág. 8)
- Informe Final N° 713/2017: Pago de operaciones en rutas consideradas en dos contratos por \$7.134.684 y \$69.975.436 (pág. 38).
- Informe Final N° 670/2018: Pago de operaciones en caminos considerados en dos contratos: 1) Superposición de contratos en la comunidad Pascual Huenupi 2, Purén por \$5.249.291 y 2) Superposición de contratos en la comunidad Juan Carrimán, Purén por \$5.118.543 (pág. 96).

e) Faltas a la probidad: Hacer valer posición funcionaria:

- INVE N° 422/2015 (pág. 4) Inspector fiscal vende un camión marca Mack a la empresa CSP Ingeniería Ltda, en la época durante la cual fue designado inspector fiscal en obras adjudicadas a dicha empresa.
 • Oficio N° 5977/2015. Funcionario de la DRV está ante una eventual vulneración al principio de probidad administrativa, por haberse dirigido al lugar de trabajo del Jefe de Laboratorio de la empresa "Consorcio Grupo Apia Limitada", exigiendo el pago de un dinero adeudado a título personal y representarle que se comunicaría con un funcionario del SERVIU para que verifique si cumplió con los requisitos exigidos en la licitación del contrato suscrito entre su empleador y este último Servicio, por lo que la DRV debería instruir un proceso sumarial.

Medidas llevadas a cabo por la Contraloría:

Lo anterior se ha traducido en trece sumarios iniciados por la Contraloría; diez sumarios incoados por la Dirección de Vialidad; derivación al Ministerio Público de cuatro informes de investigación por existir visos de delitos y dos reparos, es decir, dos juicios por responsabilidad civil, que se inician a partir de los dos informes elaborados.

En particular, respecto del Informe Final de Investigación Especial N° 247, de 2020, a la Dirección de Vialidad de la Región de La Araucanía, sobre eventuales irregularidades en la ejecución del contrato "Conservación de Caminos Básicos Chucauco-Schleyer-Vida Nueva, Comuna de Villarrica, Provincia de Cautín, Región de La Araucanía, de la Dirección de Vialidad de la Región de La Araucanía", el sumario de la Contraloría se encuentra pendiente en estado de tramitación y el informe fue derivado al Ministerio Público ya que se estima hay hechos que pueden ser constitutivos de delitos.

Sin perjuicio de entender la complejidad que envuelve la corrupción, lo conocido por esta CEI demuestra la ineficacia en el actuar de la Secretaría Regional Ministerial de La Araucanía para la implementación de una cultura anticorrupción en la región. La gran cantidad de situaciones investigadas por la Contraloría y el Ministerio Público, dan cuenta de la vulnerabilidad y permeabilidad de los actos realizados en la cartera y la necesidad de elevar los principios de ética, integridad y transparencia.

3.3.- Irregularidades en el Contrato “Conservación de Caminos Básicos Chucauco-Schleyer-Vida Nueva, comuna de Villarrica, Provincia de Cautín, Región de la Araucanía”:

De acuerdo con la investigación llevada a cabo por la Contraloría, que tuvo por objeto verificar las eventuales irregularidades en el desarrollo del contrato asociadas con las etapas de formulación del proyecto, adjudicación, ejecución, liquidación y pago, se indica:

Antecedentes sobre el proyecto:

- Financiamiento: GORE
- Ejecutor: DV del MOP Región de la Araucanía
- Área a intervenir: Camino N° 1 “Chucauco-Schleyer” (tramo dm 0.000 – dm 2.080) y Camino N° 2 “Chucauco-Loncovaca” (tramo dm 0.000 – dm 5.445).
- Objetivo: Mejorar el actual estado de conservación de la ruta
- Tipología proyecto: Caminos básicos por conservación
- Descripción del proyecto: Pavimentación con tratamiento superficial doble (DTS), saneamiento y limpieza de faja, excavación en terreno de cualquier naturaleza, instalación y reemplazo de obras de arte, dos losas de hormigón armado con barreras de contención, demarcación e instalación de señales verticales y barreras de contención doble onda-
- Modalidad de contratación: a serie de precios unitarios
- Empresa contratista: Sociedad de Servicios Generales y Construcción Ltda.
- Monto del proyecto original: \$1.288.557.391
- Aumento de obras: \$340.173.298

Principales hallazgos que da cuenta la Contraloría:

a) Hubo dilación de las gestiones (pág. 16-24).

b) Falta de entrega de documentos relacionados con el proyecto contratado y las deficiencias de los antecedentes que lo componían (pág. 25-37).

c) Falta de estudio y fundamentos en la modificación del contrato e incumplimiento de funciones (pág. 37-46).

d) Sobre eventual cambio de estándar del proyecto y falta de justificación de la utilización de sub-base nivelante (pág. 46-51).

e) Irregularidades asociadas al estado de pago N° 12 (pág. 51-64)

f) Irregular emisión y aprobación del estado de pago N° 12.

Se constató que el estado de pago N° 12, fue elaborado y aprobado por la Inspectora Fiscal a requerimiento del Director Regional, a pesar de que aquél no cumplía con los requisitos legales y técnicos mínimos para su tramitación, entre ellos:

a) No poseer deudas con los trabajadores de la faena.

b) Acreditación de la calidad de la obra ejecutada (ensayos de laboratorio).

c) Acreditación de que obras a pagar correspondan a lo efectivamente ejecutado.

d) Tal aprobación importaría un eventual beneficio a la empresa constructora a cargo de la obra, vulnerando los principios de estricta sujeción a las bases e igualdad de los oferentes.

g) Remisión del estado de pago N° 12 incompleto al GORE:

Se advierte que el Director Regional remite al Jefe de la División de Análisis y Control del Gestión del GORE el estado de pago N° 12, advirtiéndole que no se adjuntaba la totalidad de la documentación mínima requerida, solicitándole requerir dicha información directamente al Contratista.

h) Requerimiento e instrucción improcedente por parte del GORE, sobre el reingreso del estado de pago para su análisis y aprobación:

Se advierte que el GORE incurrió en procedimientos no contemplados en el convenio mandato, así como en la normativa que regula la tramitación de los documentos de pago:

- Se solicita a la Dirección de Vialidad la remisión del estado de pago incompleto para una nueva revisión.
- Informe del Departamento Jurídico del GORE acepta antecedentes faltantes que ingresó el contratista directamente en el GORE y no a la Dirección de Vialidad.
- Se instruye solventar el pago en atención a que la inspectora fiscal ya había constatado las obras ejecutadas, aun cuando la aprobación del estado de pago por la DV fue irregular.
- Atendido a que el contrato fue terminado anticipadamente el estado de pago N° 12 no se pagó.

Acciones realizadas por la Contraloría:

La Contraloría General de la República instruye un procedimiento disciplinario y se acumula con el que se encuentra en curso en la Dirección Nacional de Vialidad. Se remite el informe al Ministerio Público.

Sin lugar a dudas existieron irregularidades que dieron curso a la instrucción del sumario que lleva a cabo la Contraloría, tanto por parte de la Dirección de Vialidad de La Araucanía como del Gobierno Regional. Del mismo modo se constatan irregularidades en el actuar del contratista.

3.4.- Sobre el actuar del exdirector de Vialidad de La Araucanía, señor Rodrigo Toledo Gutiérrez, la CEI recomienda al Ministerio de Obras Públicas, evaluar su reintegro a la institución.

Si bien es claro que ocurrieron irregularidades en la ejecución del contrato “Conservación de Caminos Básicos Chucauco-Schleyer-Vida Nueva, comuna de Villarrica, Provincia de Cautín, Región de la Araucanía” señaladas en punto anterior, la CEI tuvo la oportunidad de conocer el testimonio del exdirector de Vialidad de La Araucanía, señor Rodrigo Toledo Gutiérrez en las sesiones de los días 31 de mayo y 14 de junio de 2021, con el fin de que aportara antecedentes y para conocer las razones de su renuncia voluntaria, a partir de abril de 2021.

El señor Toledo fue funcionario del MOP de La Araucanía por 20 años y su conducta funcionaria fue intachable durante todo ese tiempo. Ingresó al servicio en año 2000 a la oficina Provincial de Malleco. Entre los años 2006 y 2008 fue designado jefe Provincial de Vialidad de Malleco; Jefe Provincial de Vialidad en Cautín desde el 2008 hasta 2018 y en mayo de 2018 fue nombrado Director Regional de Vialidad de La Araucanía hasta abril de 2020 cuando, con pesar, presenta su renuncia voluntaria al cargo.

Comenta que, al conocerse por la prensa el caso del contratista Fulgeri el 13 de febrero 2020, y estando él de vacaciones, lo citan a Temuco para ser notificado de la instrucción de un sumario administrativo interno (notificación que realiza un funcionario con calidad de agente público, contratado a honorarios) de fecha 10 de febrero de 2020, el cual tenía por objeto determinar las causas y eventuales responsabilidades de el o los funcionarios públicos que resulten responsables de los hechos observados en relación al contrato "Conservación de Caminos Básicos Chucauco-Schleyer-Vida Nueva, comuna de Villarrica, Provincia de Cautín, Región de la Araucanía". En el acto es suspendido de forma preventiva con el fin de resguardar el éxito de la investigación, período que se extendió hasta el 5 de junio de 2020, en que una nueva fiscal del MOP designada le notifica del alzamiento de la suspensión por haber terminado el proceso de investigación.

El 6 de junio el Director Nacional le solicita hacer uso de feriado legal con la finalidad de iniciar un proceso de transición y entrega al nuevo Director (s).

El día 10 de junio de 2020 es convocado a reunión en Santiago con el Director Nacional y el abogado que había iniciado el sumario, ahí le informan que es removido del cargo de Director Regional y le imponen ir a la Región de Los Ríos bajo dependencia de la Dirección de Vialidad Urbana.

Expone el señor Toledo que intentó revertir la situación a través de correo electrónico enviado al Director Nacional ya que el conocimiento que tenía de los procesos en la región así lo ameritaban. Insistió en varias oportunidades sobre el punto y no obtuvo respuesta.

La situación a nivel personal y profesional fue muy intensa y desgastante. Sin embargo, asumió su nueva destinación solicitando en varias oportunidades información acerca del trabajo a realizar en la Región de Los Ríos. Indica que nunca le contestaron.

Se indica que el sumario administrativo incoado formuló cargos al señor Toledo según resolución exenta de la Dirección de Vialidad N° 213 del 29 de enero de 2021, aplicando medida disciplinaria de suspensión por tres meses con goce del 50% de remuneración. Además, todos los antecedentes fueron solicitados por la Contraloría General de la República con el objeto de determinar las eventuales responsabilidades administrativas involucradas.

En su carta renuncia de marzo de 2021 detalla las acciones y conductas que gatillaron su decisión, a saber: vulneración a su carrera funcionaria y su imagen profesional; cambio de funciones, residencia y dependencia; resistencia para acceder en diversas solicitudes para cambiar lugar de destinación y falta de claridad, respuesta e incerteza respecto a los medios que dispondría el Servicio para el desempeño de sus funciones. En la carta de renuncia muestra su orgullo de haber pertenecido a la institución y del trabajo realizado, agradece a sus compañeros y devela en parte las razones reales que le hacen tomar la decisión.

El hecho crucial del relato del ex Director Regional, señor Toledo, que entrega a la Comisión y es parte de su declaración ante la Contraloría, corresponde a las presiones de que fue objeto, por parte del ex intendente Jorge

Atton y el Seremi de Obras Públicas de la Araucanía, Sr. Henry Leal, para la elaboración del estado de pago N°12 del contrato "Conservación de Caminos Básicos Chucauco-Schleyer- Vida Nueva", a cargo del contratista de la obra del empresario Bruno Fulgeri Sagredo.

En el informe de la Contraloría se indica: *"En cuanto al fundamento para insistir a la inspectora fiscal que generara un estado de pago incompleto, señala el ex Director Regional, que dicha situación se basó en las instrucciones directas y perentorias del Intendente Regional de la época, don Jorge Atton Palma, las que fueron reiteradas por el Secretario Regional Ministerial de Obras Públicas de La Araucanía, don Henry Leal Bizama, pese a que estas fueron representadas a ambas autoridades en conversaciones telefónicas y en reunión, mas no se encontraba en posición de resistir a esa orden por "justo temor" de que se tomaran represalias en su contra, por lo que en definitiva optó por gestionar ese estado de pago con el convencimiento que el Gobierno Regional lo rechazaría, tal como aconteció en la especie."*

Se indica que a esta CEI el Seremi Henry Leal señaló *"... sí puedo decir con franqueza que fui citado a dos reuniones al gobierno regional; en una participé con el director de Vialidad y otros funcionarios, y también estaba el equipo del Gobierno Regional (GORE). En dicha reunión la posición compartida, tanto de la gente de Vialidad, de su director y de los técnicos del GORE, era de que no correspondía pagar al señor Fulgeri porque no había constituido las boletas de garantía. Esa fue la versión al respecto" "...Luego, el señor intendente de la época pidió una visita a terreno; fue a terreno y me llamó un par de veces, siempre para decir que resolviéramos el problema, pero entiendo que no estaba al tanto de todos los temas administrativos. Pero no puedo interpretar que fue una presión; sí hubo citaciones a reuniones y llamadas telefónicas. El equipo técnico de Vialidad y del GORE siempre fue de la idea de no pagar ese estado de pago, y no se pagó, y la razón es simple: no estaba la boleta de garantía."*

Respecto del ex intendente Jorge Atton, se indica que fue invitado en dos oportunidades a la CEI y no asistió, por lo anterior no fue posible conocer su testimonio al respecto.

Tal como sabemos, existen investigaciones pendientes por lo que no es posible aseverar ni desmentir los hechos conocidos. Por lo anterior, y habiendo declaraciones contrapuestas, esta CEI recomienda al Ministerio de Obras Públicas, evaluar el reintegro a la institución del señor Rodrigo Toledo Gutiérrez a sus funciones como Director Regional de Vialidad de La Araucanía, en salvaguarda de su honra personal y familiar, dado que, tal como señala la resolución exenta de la Dirección de Vialidad N° 213 del 29 de enero de 2021 en que se le formulan cargo, resultó acreditado durante la investigación que el estado de pago N°12 no fue finalmente pagado y que efectivamente, el señor Toledo realizó acciones tendientes a evitar el perjuicio fiscal.

Así lo concluyó la Fiscal Instructora, criterio compartido por el Director Nacional quien firma la resolución en comento, por cuanto el señor Toledo no actuó para obtener un beneficio personal y no produjo daño o entorpecimiento en el servicio y que si bien existe el reproche administrativo constituye falta a la probidad, no reviste la gravedad suficiente para aplicar la medida expulsiva como sanción disciplinaria.

Finalmente, resulta gravitante para la evaluación que esta CEI recomienda el que la resolución del sumario señalada indica que quedó acreditado que el exdirector de vialidad fue objeto de reiteradas presiones por parte del ex intendente Jorge Atton, quien usaba su calidad de representante del Ejecutivo en la región y de mandante y pagador de las obras.

3.5.- Respecto a la provisión de Sistemas de Agua Potable Rural (APR):

La provisión de proyectos de agua potable rural es un tema particularmente complejo que afecta a muchas zonas de nuestro país y especialmente a la Región de La Araucanía. La CEI pudo conversar sobre este tema en sesión del día 5 de julio, con la presencia del Director de Obras Hidráulicas en la Región de La Araucanía, señor Héctor Méndez, en donde se analizaron reclamos de varias comunidades de la región.

Sin embargo, el tema trasciende a lo abordado por la CEI y es claro que nos enfrentamos a un tema país respecto a la escasez de los recursos naturales y a las consecuencias del cambio climático; de allí que la escasez hídrica se ha convertido en un tema de carácter global. La escasez hídrica permanente que enfrentan más de 100 comunas de nuestro país, además de la estrecha relación que existe entre pobreza y acceso a agua, demandan con urgencia la implementación de soluciones.

En Chile, según la última encuesta Casen 2017, 1.431.162 personas en nuestro país no cuentan con servicios sanitarios básicos, como agua potable y/o baño en sus viviendas. Los expertos coinciden en que esta carencia no se debe principalmente a una menor disponibilidad del recurso hídrico, sino que también a una carencia en el ámbito de la gestión, en el ámbito de la infraestructura para la provisión de agua potable y que está muy vinculado a zonas rurales¹². No obstante, el panorama actual además se ve afectado con la sequía que se ha prolongado por más de una década, lo que ha llevado a que personas que incluso contaban con agua potable la perdieran.

Los sistemas de APR son una iniciativa gubernamental creada en 1964 para dar cobertura de agua potable a gran cantidad de zonas rurales que no poseían este servicio. Este sistema ha permitido aumentar la cobertura de la población rural desde un 6% en 1960 a un 53% en 2019. En 2017 se le asignó un nuevo nombre al sistema – Servicio de Saneamiento Rural (SSR) – y se definió que se encarga de la provisión de agua potable y/o saneamiento sin fines de lucro con el debido aporte de inversión y capacitación del Estado.¹³

Actualmente en nuestro país existen alrededor de 1.500 APR, organizaciones sin fines de lucro donde trabajan miembros de la misma comunidad. Mediante un equipo administrativo y un equipo técnico, se hacen cargo del proceso y mantenimiento de la infraestructura, asegurando el acceso continuo de agua de calidad para sus vecinos.

Más allá de esta infraestructura de abastecimiento, lo cierto es que hoy hay zonas que no sólo enfrentan la falta de agua provocada por la baja en precipitaciones, sino que también por una mala cobertura, construcción y administración de estos sistemas de APR. Luego de un informe realizado por Fundación Amulén¹⁴ a más del 50% de los SSR de la Región del Maule, la región de Chile con más servicios de saneamiento rural, se identificaron los principales problemas que enfrentan y que pueden ser extrapolables a nivel nacional: administración y gobernanza, falta de una política de inversión y mantenimiento, derechos de aprovechamiento del agua, tarifas y contabilidad, además de falencias en el estado y funcionamiento del sistema, falta de tecnologías que mejoren y

¹² Conferencia web “Agua Potable Rural: Colaboración para una gestión hídrica eficiente”, convocada por Compromiso País, 23 de junio de 2021, Centro de Derecho y Gestión de Aguas UC.

¹³ Datos: <https://www.paiscircular.cl/opinion/comunidades-rurales-sin-agua/>

¹⁴ <http://www.fundacionamulen.cl/wp-content/uploads/2021/06/Recuperaci%C3%B3n-al-instante-de-Reporte-Final-Proyecto-APR-Maule-vf-3-1.pdf>

faciliten la gestión, entre otros puntos críticos. Estos hallazgos dan cuenta de la difícil realidad que viven muchas comunidades rurales a lo largo de nuestro país.

La CEI estima que es urgente la implementación de mejoramientos al sistema de APR y, al mismo tiempo, incorporar innovación en las políticas públicas relacionadas con la gestión del agua. La disponibilidad del recurso debe ser parte central de la agenda social de nuestro país. Mejorar las condiciones de las personas que viven en la ruralidad y que carecen de agua es urgente.

3.6.- Responsabilidad política

Los hechos conocidos por esta CEI datan del año 2008 al 2021 y seguramente se arrastran desde hace mucho tiempo atrás, lo anterior refleja por parte de quienes estuvieron al mando de la Dirección de Vialidad Nacional en estos períodos y los Secretarios Regionales Ministeriales del Ministerio de Obras Públicas en La Araucanía, que fallaron en establecer sistemas de integridad y prevención de corrupción, demostrando incapacidad de ejecutar una cultura con altos estándares éticos, poniendo en riesgo la estabilidad de la institución. Por lo anterior, esta Comisión Investigadora, establece su responsabilidad en términos políticos.

Finalmente, respecto de la participación del diputado Andrés Molina en las sesiones de la Comisión Investigadora, ésta resolvió solicitar al referido diputado no participar en ellas, toda vez que intervino directamente en los hechos investigados existiendo en consecuencia un manifiesto conflicto de interés entre sus acciones y la materia investigada.

VI. VOTACIÓN DE LAS CONCLUSIONES.

En sesión de fecha 30 de agosto se entregó un borrador por parte del Presidente de la Comisión a la cual se le efectuaron algunas observaciones, aprobándose **por la unanimidad** de los presentes, en sesión del 1 de septiembre de 2021. Participaron, en la votación la diputada Ximena Ossandón y los diputados y Ricardo Celis (Presidente), René Manuel García, Miguel Mellado, René Saffirio, Osvaldo Urrutia y Daniel Verdessi.

VII. REMISIÓN DEL INFORME.

De conformidad a lo establecido en el artículo 318 N° 6 del Reglamento de la Cámara de Diputados, la Comisión acordó proponer a la Sala remitir copia del informe a las siguientes autoridades y organismos:

- a) Ministro de Obras Públicas.
- b) Contralor General de la República.
- c) Fiscal Nacional,

VII. DIPUTADO INFORMANTE.

Se designó como Diputado Informante al señor Ricardo Celis Araya.

Sala de la Comisión a 1 de septiembre de 2021.

Tratado y acordado según consta en las actas de las sesiones celebradas los días 14 y 26 de abril, 3, 24 y 31 de mayo, 14 de junio, 5, 19 y 26 de julio, 16 y 30 de agosto y 1 de septiembre de 2021, con la asistencia de las diputadas Claudia Mix Jiménez, Ximena Ossandón Irrarrázabal, Alejandra Sepúlveda Orbenes, y de los diputados Ricardo Celis Araya (Presidente), Juan Antonio Coloma Álamos, Raúl Leiva Carvajal, Juan Manuel Masferrer Vidal, Miguel Mellado Suazo, René Saffirio Espinoza, Gustavo Sanhueza Dueñas, Leonardo Soto Ferrada, Osvaldo Urrutia Soto, Esteban Velásquez, Núñez y Daniel Verdessi Belemmi.

Asistieron, reemplazando, los diputados Iván Norambuena Farías y Alexis Sepúlveda Soto.

Concurrieron, además, los diputados Andrés Molina Magofke y Mario Venegas Cárdenas.

MARÍA TERESA CALDERÓN ROJAS
Abogada Secretaria de la Comisión