

REDACCIÓN DE SESIONES

1

COMISIÓN ESPECIAL INVESTIGADORA DE LA EMPRESA DE FERROCARRILES DEL ESTADO

Sesión 10ª, celebrada en miércoles 18 de julio de 2007,
de 11.05 a 13.12 horas.

VERSIÓN TAQUIGRÁFICA

Preside el diputado señor José Pérez.

Asisten la diputada señora Marisol Turrez, y los diputados señores Claudio Alvarado, Alfonso De Urresti, René Manuel García, Enrique Jaramillo, Nicolás Monckeberg, Sergio Ojeda, Jaime Quintana, José Antonio Kast y Gastón Von Mühlenbrock.

Concurren como invitados los señores Antonio Dourthe, gerente de Transporte de Pasajeros de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado; Manuel Oróstica, gerente general de Solesa y Mauricio Schwartz, abogado representante de Solesa.

TEXTO DEL DEBATE

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

El acta de la sesión 8ª se da por aprobada por no haber sido objeto de observaciones.

REDACCIÓN DE SESIONES

2

El acta de la sesión 9ª queda a disposición de los señores diputados.

El señor Secretario va a dar lectura a la Cuenta.

-El señor ÁLVAREZ (Secretario) da lectura a la Cuenta.

El señor PÉREZ (Presidente).- Ofrezco la palabra.

Tiene la palabra el diputado señor De Urresti.

El señor DE URRESTI.- Señor Presidente, en primer lugar, como norma de procedimiento y en cuanto a la información, solicito que estos oficios nos lleguen con anterioridad a cada sesión, toda vez que muchos de ellos son de bastante importancia y contienen información, razón por la que sería fundamental estudiarlos antes y no que se entreguen al inicio de la sesión.

En segundo lugar, nos han entregado un resumen de la cantidad de oficios pendientes y el estado en el que cada uno de ellos se encuentra tramitado. Creo que es fundamental actualizarlos y apurar su entrega. Reitero, antes de la sesión para estudiarlos y documentarnos bien.

El señor PÉREZ (Presidente).- En todo caso, la mayoría de los informes en derecho se han despachado con anterioridad a los señores diputados.

El señor DE URRESTI.- Señor Presidente, pero hay otros que no.

El señor PÉREZ (Presidente).- Le pediría al señor secretario que nos dé una pequeña cuenta del resultado de cada uno de los informes en derecho que se ha recibido.

El señor ALVARADO.- Señor Presidente, uno de los documentos que figuran en el listado dice relación con el

REDACCIÓN DE SESIONES

3

número de reuniones que sostuvieron ejecutivos de EFE con personeros de Renfe, individualizando a cada uno de ellos, los objetivos y las materias tratadas y señalan que Renfe se hizo cargo de algunos gastos. Sin embargo, de acuerdo con el documento que nos entregan, el destinatario es el presidente de EFE.

Por lo tanto, quiero solicitar, por su intermedio, señor Presidente, que esta misma información, con este grado de detalles, se solicite directamente a representantes de Renfe, pues, de alguna u otra forma, existe entre nosotros una serie de dudas con respecto a esas reuniones, por lo que sería bueno preguntarle a la contraparte de manera directa. Tengo claro que ellos pueden no contestar, pues no están sometidos a la facultad fiscalizadora de la Cámara de Diputados, pero debemos hacerles presente que tenemos una Comisión investigadora respecto de la adquisición de los trenes. En ese mismo documento nos deben agregar la bitácora o historial de cada uno de los carros adquiridos a Renfe, cuando estuvieron en funcionamiento en España; año de fabricación, tiempo de uso, fallas técnicas. Tengo información de que algunos trenes que se trajeron habían sido chocados.

El señor PÉREZ (Presidente).- Tiene la palabra el diputado René Manuel García.

El señor GARCÍA.- Señor Presidente, solicité un par de oficios y no veo respuestas. En el primero se preguntó la cantidad de durmientes que se compraron, quiénes eran los proveedores y cuánto se pagó por cada uno de ellos, los nacionales y los que se trajeron del extranjero.

En el segundo se consultó qué se hizo con los rieles y durmientes de las líneas que se levantaron, porque hay miles de kilómetros de líneas que se levantaron y no sabemos qué pasó con los rieles, quién los compró, hacia

REDACCIÓN DE SESIONES

4

dónde fueron, quién levantó las líneas, cuánto se pagó por ellos.

Solicité esos oficios y nos los veo respondidos. A lo mejor, hubo un lamentable error de la Secretaría al no haberlos puesto, pero me gustaría que se reiteraran, porque tengo entendido que está involucrado bastante dinero.

El señor PÉREZ (Presidente).- Señor diputado, se debe haber oficiado, pero las respuestas llegan con mucha tardanza.

Tiene la palabra el diputado señor Ojeda.

El señor OJEDA.- Señor Presidente, me gustaría conocer -no sé si en su oportunidad se ofició-, la situación de algunos ramales. Concretamente lo que sucedió con el ramal que va de Osorno a Rupanco. ¿EFE lo enajenó? ¿Pertenece a esta empresa el ramal de Río Bueno al Lago Ranco?

El señor PÉREZ (Presidente).- Para tranquilidad de los señores diputados, en relación a sus consultas, les informo que va a llegar el momento en que contaremos con la presencia de los actuales ejecutivos de EFE, a fin de que nos informen, en detalle, lo que se ha hecho. Hay distintos ramales que fueron licitados y también esta empresa debe haber recibido importantes ingresos por concepto de la venta de rieles y durmientes de tramos, como por ejemplo, el de Los Ángeles-Santa Bárbara, entre otros.

Tiene la palabra el diputado De Urresti.

El señor DE URRESTI.- Señor Presidente, es importante que, como Comisión, adoptemos determinados criterios en los oficios. Se han pedido algunos oficios particulares para requerir información sobre determinados ramales y creo que hay que pedir a la gerencia de EFE un informe sobre la situación de levante de ramales, término

REDACCIÓN DE SESIONES

técnico que se utilizó. Es decir, conocer todo el proceso de levantes y cuáles son los decretos y los montos que significó la venta al kilo de los rieles.

Por otra parte, ¿qué ha pasado con algunas obras de arte, como puentes? Tenemos antecedentes de que en algunos lugares incluso fueron cortadas y desguazadas estas estructuras de fierro. Ahora, ¿qué pasa con la faja vía que queda vigente? Entonces, más que solicitar información por un ramal determinado, es importante conocer la política de levante de ramales.

Por otra parte, quiero precisar al diputado Alvarado que los carros son aquellos que transportan carga y nosotros estamos preguntando por los coches. Para complementar su pregunta, es importante conocer quiénes son los ejecutivos de Renfe que participaron en esa gestión, quién fue la contraparte de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado en España -nombre y cargo-, quiénes son los intermediarios, cuáles fueron los montos involucrados y cuál es la bitácora o historial de cada uno de los coches adquiridos. Debemos oficiar para conocer esta información no sólo a Renfe, sino también a aquellas empresas o talleres de Valencia o Barcelona, donde supuestamente éstos fueron refaccionados, a fin de conocer quiénes eran los encargados de esos talleres, pues la información es que hay una certificación de que se enviaron en óptimas condiciones.

El señor ALVARADO.- Señor Presidente, sólo quiero agradecer la aclaración del diputado De Urresti respecto de su conocimiento sobre la denominación técnica de carros y coches. En ese sentido, él me ha ilustrado muy bien sobre la materia.

El señor PÉREZ (Presidente).- Recogiendo el sentir de los miembros de la Comisión, vamos a oficiar al presidente del directorio de la Empresa de Ferrocarriles del Estado,

REDACCIÓN DE SESIONES

6

para que nos informe detalladamente sobre cuáles han sido las ventas realizadas desde 2000 en adelante y que digan relación con bienes de ferrocarriles de cualquiera naturaleza, sea chatarra, carros, coches, locomotoras, ramales, rieles, etcétera; cuáles son los ingresos obtenidos por ese concepto, y quiénes fueron los adquirentes de ese material.

¿Habría acuerdo para obrar en tal sentido?

Acordado.

-Ingresa a la Sala el señor Antonio Dourthe.

El señor PÉREZ (Presidente).- Damos la bienvenida al gerente de Transporte de Pasajeros de la Empresa de Ferrocarriles del Estado, señor Antonio Dourthé.

Como usted sabe, el objetivo de esta Comisión Investigadora es conocer los pormenores de la empresa en que usted trabaja, especialmente en aquellos casos en los cuales no se ha obtenido todo el éxito que deseábamos respecto del transporte de pasajeros y en las inversiones que no fueron las más recomendables.

En ese sentido, nos interesa saber desde cuándo está en su cargo dentro de la empresa, cuáles han sido sus funciones, cómo ve el funcionamiento de la misma, qué inconvenientes ha tenido durante el tiempo en que se ha desempeñado en el cargo, etcétera.

Tiene la palabra el señor Antonio Dourthé.

El señor DOURTHÉ- Señor Presidente, ingresé a la empresa el 1º de abril de 2003 por medio de un *headhunter*. Mi función como subgerente general era encargarme del desarrollo de un plan integral de seguridad, es decir, de la seguridad en forma explícita, porque todas las normas tienen incorporados los temas de seguridad. Dicho plan tenía que ver con los aspectos operacionales y laborales. Posteriormente,

REDACCIÓN DE SESIONES

7

el directorio me encomendó desarrollar un sistema de gestión ambiental, como también los temas de los vigilantes privados y del manejo del control tráfico, que permite la movilización de los trenes.

Durante ese período, la tarea más importante en términos de inversión fue el plan de seguridad, que significó el confinamiento de 550 kilómetros lineales de vías, además de 330 pasos peatonales destinados a proteger de mejor forma a las comunidades aledañas a la vía férrea.

Lo anterior se inspiró en el principio de disminuir el número de accidentes -120 personas fallecidas anualmente- y para ello había tres aspectos en las cuales trabajar. Primero, actualizar y mejorar los aspectos reglamentarios, segundo, la ingeniería, donde está el tema de los confinamientos, de los pasos peatonales y de las pasarelas, y tercero, la educación. En ese contexto, se invirtieron 2 millones de dólares en la realización de charlas con niños que viven en zonas cercanas a la vía férrea y de colegios aledaños a ella. La actividad abarcó a más de 130 mil personas, de las cuales 125 mil eran niños y 5 mil eran docentes o padres. Además, se realizó un programa de trabajo sobre seguridad con la comunidad, que llegó a otras 150 mil personas en más de 70 comunas del país. Esa fue la labor más importante que me tocó desarrollar.

Dicha función la realicé hasta hace dos meses, ya que la nueva administración de la empresa me solicitó que me hiciera cargo de la gerencia de transporte de pasajeros de la Empresa de Ferrocarriles del Estado.

El señor ALVARADO.- Señor Presidente, de acuerdo a lo que hemos escuchado la función principal de nuestro invitado hasta hace poco tiempo fue la seguridad.

Los trabajadores que asistieron a la primera sesión de la Comisión señalaron que este plan integral de seguridad

REDACCIÓN DE SESIONES

8

dentro del plan trienal tenía una estimación inicial de 80 millones de dólares, pero habría costado el doble. ¿Por qué razón los costos estimados en el plan trienal se duplicaron?

¿Se han cumplido los objetivos del plan integral de seguridad? Una de las críticas que hicieron los trabajadores es que los cambios más que prevenir accidentes han generado dificultades en el tráfico de los trenes, los que quedan más expuestos a accidentes que en el antiguo sistema. Quiero saber su opinión al respecto.

El señor OJEDA (Presidente accidental).- Tiene la palabra el diputado señor René Manuel García.

El señor GARCÍA (don René Manuel).- Señor Presidente, ¿quién hizo los estudios para obtener rentabilidad de ferrocarriles? Hoy se dice que dichos estudios fracasaron, que estaban muy abultados y ésa ha sido una de las razones de las pérdidas de ferrocarriles. Eso no habla bien de quien hizo los estudios.

En segundo lugar, se habla de dos millones de dólares, es decir, 1.040 millones de pesos para hacer cursos de seguridad en las escuelas aledañas a la vía férrea. ¿Quiénes hicieron esos cursos? ¿En qué consistieron? ¿Cómo se puede explicar que se gasten más de mil millones de pesos en dar un par de charlas? Si hacer un par de cursos cuesta mil millones de pesos nos vamos explicando con mayor claridad cómo se despilfarraba la plata, porque mil millones es una cifra exagerada.

Por otra parte, en su calidad de gerente de transporte de pasajeros ¿nos puede decir si el tren se va a reponer hasta Puerto Montt o si van a seguir excusándose en que hubo un desrielo de 300 metros de línea? Hay que aclarar que eso ocurrió hace ya varios meses.

REDACCIÓN DE SESIONES

9

Espero que se explaye en las respuestas a las preguntas acerca de su función, señor Dourthé, porque en los dos minutos que intervino dijo muy poco, si consideramos el tremendo descalabro que hay en Ferrocarriles. A no ser que intente guardar alguna información que nosotros debamos saber.

Las preguntas que hago, señor Presidente, se fundan en lo que nuestro invitado acaba de exponer y en que he quedado con un absoluto gusto a poco con lo que él ha expuesto.

Dado el cargo tan importante que ocupa el señor Dourthé, me parece que se ha expresado con muy poca claridad ante esta Comisión.

Esas son las primeras dudas que me surgen, pero me reservo el derecho a hacer otras preguntas.

El señor OJEDA (Presidente accidental).- Señores diputados, si se estima que no se ha dicho todo lo que debemos saber, les sugiero que hagan la mayor cantidad de preguntas posibles a objeto de obtener las respuestas correspondientes.

Tiene la palabra el diputado señor Alfonso De Urresti.

El señor DE URRESTI.- Mis preguntas están referidas a dos órdenes de cosas. El primero dice relación con el cargo originario que ocupó nuestro invitado, esto es, encargado del plan integral de seguridad.

Según nos dijo el señor Dourthé, ingresó a EFE el 1 de abril de 2003 a través de una empresa de cazadores de talentos. Quiero que nos diga cuál es esa empresa y cuál es su historial anterior en el tema de seguridad, tanto académico como profesional.

REDACCIÓN DE SESIONES

10

Asimismo, dado que se habrían confinado aproximadamente 530 kilómetros de vía y construido una gran cantidad de pasos peatonales y pasarelas, quiero que nos diga cuál es el estado actual de esas inversiones, porque la tasa de accidentabilidad no ha disminuido.

También nos informó que se habían destinado dos millones de dólares para difusión. A este respecto quiero que nos señale con quién se hizo esa difusión y cuál fue el procedimiento que se siguió para realizar estas obras. ¿Se licitó?

Además, quiero que nos informe quiénes constituían su equipo de trabajo dentro de la unidad de seguridad operacional y quién es don Jaime Salamanca Candia, cuál es la naturaleza jurídica de los contratos de ese señor, en qué situación se encuentra dentro de la empresa y si es efectivo que actualmente se desempeña como gerente de normas y seguridad, cargo que, al parecer, fue creado en mayo de 2007.

Hago estas primeras preguntas, señor Presidente, porque resulta insólito que nuestro invitado, que trabajó en el plan integral de seguridad operacional, hoy se desempeñe como gerente de transporte de pasajeros de EFE. ¿Cómo llegó a ese cargo? ¿Hubo concurso público? ¿Fue a través de una empresa de cazatalentos?

El segundo orden de cosas de mis preguntas dice relación con el nuevo cargo del señor Dourthé, en el que me imagino que mucho trabajo no debe tener, porque hay bastante poca circulación de trenes, por lo menos de Chillán al sur. ¿Cuál es el diseño para reponer el servicio? ¿Qué trabajo está realizando la gerencia de transporte de pasajeros y cuáles son las estrategias de captación de pasajeros?

Para terminar, quiero hacerle una recomendación, no una pregunta. Le sugiero que eliminen la propaganda de trenes al sur que se hace en el mensaje de espera de la central

telefónica de Ferrocarriles, porque es publicidad engañosa. El señor Dourthé, como gerente de transporte, debiera preocuparse de eso.

El señor GARCÍA.- Martin Luther King dijo: "Anoche tuve un sueño..."

El señor OJEDA (Presidente accidental).- Ofrezco la palabra.

Antes de darle la palabra al señor Antonio Dourthé, quiero hacerle una pregunta.

Cuando se implementó o reinstaló el ferrocarril al sur, la línea y el resto de la infraestructura estaba en condiciones muy precarias, lo cual siempre nos causó un fundado temor respecto de la seguridad de los pasajeros y de quienes circundan las líneas férreas.

Conocimos de Ferrocarriles la gran cantidad de recursos que había para confinamiento de vías y pasos peatonales. Además, ustedes hicieron un cálculo de las personas fallecidas y alcanzaba a 120 anuales.

Respecto de los accidentes, uno de los primeros que manchó la imagen de Ferrocarriles fue el de Temuco, bastante grave, que afectó a una estudiante universitaria. Pero tengo entendido que hubo muchos en el país.

Por lo tanto, ¿qué cantidad exacta de recursos significó para Ferrocarriles el confinamiento de vías y los pasos peatonales? ¿Se utilizaron todos los recursos que existían para evitar todo tipo de accidentes? Le pido que dé a conocer los antecedentes concretos sobre el tema.

A continuación, tiene la palabra el diputado señor Jaime Quintana.

El señor QUINTANA.- Gracias, señor Presidente.

REDACCIÓN DE SESIONES

12

Señor Dourthé, respecto del confinamiento de vías, entiendo que la Contraloría General de la República objetó algunos contratos, en particular en la Octava Región centro.

Solicito que aclare el contrato entre EFE y Eduardo Arancibia Limitada, que significó un aumento de 47 por ciento del monto original previsto en las bases de licitación. Originalmente eran 580 millones y finalmente se pagaron 850 millones.

También quisiera conocer los antecedentes sobre el sistema de Señalización, Electrificación y Comunicaciones para todo el confinamiento de la vía.

El 18 de abril pasado el señor Remberto Echeverría, presidente de la Asociación de Profesionales, señaló en la Comisión que los trabajadores desaconsejaron realizar el proceso Señalización, Electrificación y Comunicaciones. Quiero saber si fue tomada en cuenta dicha observación y qué opinión le merecía como gerente de seguridad de la empresa.

El señor OJEDA (Presidente accidental).- Tiene la palabra el señor Antonio Dourthé.

El señor DOURTHÉ.- Señor Presidente, por su intermedio, respondo al señor Alvarado.

Aquí se confunden dos cosas. Primero, el plan integral de seguridad, de un valor de 34 millones de dólares, que tuvo que ver con confinamiento, pasos peatonales, programas de educación, temas de comunicación entre tren y control tráfico. Segundo, el sistema de Señalización, Electrificación y Comunicaciones, un proyecto de inversión que fue manejado por la gerencia de Planificación y que hoy pertenece a la gerencia de Infraestructura. Son dos temas distintos. El primero tiene que ver con plan integral de seguridad, tenía 34 millones, y terminó costando un poco menos de 34 millones de dólares. Respecto del segundo no

tengo los antecedentes, porque no era materia de mi competencia, pero sí puedo señalar que se trata de la modernización de todo el sistema de semaforización que existe entre Santiago y Chillán.

El sistema que se tenía antes de la modernización que se está instalando hoy entre Santiago y San Fernando consistía en la presencia de personas en terreno y ellos manejaban ciertos tramos de la vía para hacer los cambios y las combinaciones. Hoy eso se está modernizando, permitiendo que exista un controlador de tráfico que desde la central de tráfico maneje todas las rutas de los trenes, y con eso se elimina un número importante de personas que estaban en terreno, cercano a las doscientas. Creo que eso tiene que ver también con la visión que tenían los trabajadores sobre esa materia.

En cuanto a los resultados del plan de seguridad es importante señalar algunas cosas. En su primer año de aplicación tuvo una disminución de 25 por ciento del número de accidentes, de 30 por ciento en el número de lesionados y de 30 por ciento en el número de fallecidos.

Por lo tanto, en ese contexto, fue un plan que permitió lograr objetivos importantes, el cual, a nuestro juicio, debe tener continuidad en el tiempo para seguir trabajando en esos temas.

El señor OJEDA (Presidente accidental).- Tiene la palabra el diputado señor Claudio Alvarado.

El señor ALVARADO.- Señor Presidente, sólo quiero aclarar que se trata de dos materias distintas y que, según lo señalado, el SEC estaría a cargo de la gerencia de Planificación.

El señor DOURTHÉ.- Efectivamente, señor diputado.

REDACCIÓN DE SESIONES

14

El señor ALVARADO.- ¿Quién era la persona a cargo del SEC?

El señor DOURTHÉ.- El gerente de Planificación, señor Vicente Pardo.

El señor ALVARADO.- Señor Presidente, pido que se invite al señor Vicente Pardo, quien tengo entendido fue director de Vialidad del Ministerio de Obras Públicas.

El señor OJEDA (Presidente accidental).- La Secretaría de la Comisión me informa que el señor Vicente Pardo está considerado dentro de la lista de invitados, señor diputado.

Continúa con la palabra el señor Antonio Dourthé.

El señor DOURTHÉ.- Respecto de la consulta del diputado señor René Manuel García, los estudios de rentabilidad de Ferrocarriles estaban a cargo de la gerencia de Planificación, de manera que el señor Vicente Pardo puede entregar antecedentes sobre esa materia, porque era un área que estaba fuera de mi competencia.

En cuanto al tema de los cursos, cabe señalar que la forma de enfrentar el tema de los accidentes requiere una actitud multidisciplinaria, tal como se ha hecho en todos los países que lo han tomado en serio.

La Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito abordó esa materia y dividió los temas de largo plazo en dos ámbitos, reglamentación y legislación, debido a lo cual, por ejemplo, se modificó la Ley de Tránsito, con el objeto de incorporar a ese cuerpo legal una visión de seguridad.

En el área educación y comunicación, en la que se enmarca el trabajo que efectuamos, fue relevante la participación del Ministerio de Educación, como aval, de

Carabineros de Chile y del Consejo Nacional de Seguridad de Tránsito.

El trabajo que llevamos a cabo fue gigantesco y no se había hecho nunca antes en Chile. Impartimos cursos a 125 mil niños, 5 mil profesores y a particulares de setenta comunas, de manera que el número total de participantes en los cursos ascendió a aproximadamente 150 personas. El objetivo de los cursos era muy amplio, puesto que no sólo buscaban contribuir al desarrollo de la seguridad en el transporte ferroviario, sino de la seguridad de tránsito en general.

El señor OJEDA (Presidente accidental).- Tiene la palabra el diputado señor René Manuel García.

El señor GARCÍA (don René Manuel).- El señor Dourthé nunca habló de los 34 millones de dólares, pero en algunas de sus respuestas traspasó la responsabilidad a otras personas.

Las preguntas que formulamos se basan en lo que expuso en la Comisión. Por ejemplo, manifestó que los cursos para aproximadamente 150 mil personas, efectuados en setenta comunas, costaron alrededor de mil millones de pesos, en circunstancias de que se contaba con infraestructura para impartirlos, pues se efectuaban en los colegios y con profesores, de modo que lo único que ellos debían hacer era concurrir a dar una charla y a entregar un par de folletos. En ese entendido, ¡por Dios que salieron caras las charlas!

Le pregunté al señor Dourthé quién hizo los cursos y si se llamó a licitación para impartirlos, pero no me contestó. Hice esa consulta porque cuando funcionaba el tren bastaba que se subieran a él y que recorrieran las diferentes comunas para impartirlas, pero al menos en mi zona nunca supe que se dictara una charla de Ferrocarriles. No sé si se llevaron a cabo en la Novena Región.

REDACCIÓN DE SESIONES

16

Reitero mi pregunta al señor Antonio Dourthé sobre la base de lo que señaló a la Comisión. Quiero que nos diga quién dictó los cursos y si se llamó a licitación, porque -reitero- me parece exagerado que se hayan gastado mil millones de pesos en ellos.

El señor Dourthé quedó feliz porque en la implementación del plan integral de seguridad se gastaron 30 millones de dólares, es decir, aproximadamente 15 mil millones de pesos, y no los 34 millones de dólares contemplados inicialmente. ¡Qué Tremenda felicidad porque se ahorraron 4 millones de dólares!

En consecuencia, solicito que el señor Dourthé me conteste las preguntas que le hice.

El señor OJEDA (Presidente accidental).- Le rogaría señor diputado que formule las preguntas a nuestros invitados a través de la Mesa, con el objeto de evitar confrontaciones.

El señor GARCÍA (don René Manuel).- Señor Presidente, lejos de mi ánimo es tener alguna actitud confrontacional. Lo que sucede es que estamos en una Comisión investigadora, de modo que debemos aclarar todas nuestras dudas. Por eso quiero que el señor Antonio Dourthé despeje lo que he consultado. Además, no tengo por qué confrontarme con nadie, puesto que sólo estoy haciendo mi pega y él debe hacer la suya.

El señor OJEDA (Presidente accidental).- Tiene la palabra el señor Antonio Dourthé.

El señor DOURTHÉ.- Señor Presidente, voy a precisar lo que el diputado señor René Manuel García ha pedido.

Hemos hablado de charlas, de actividades en terreno y de dos campañas a nivel nacional para protección y seguridad. Se trataba de una campaña que incluía televisión, radio y prensa.

También, estamos hablando de cursos y de charlas que se estaban dando. La mayoría por licitación pública, en distintos sectores. Hay un listado largo, que no traje, pero que, si lo requieren, se los haré llegar. Incluye todas las actividades que se hicieron en cada una de las regiones y ciudades.

El señor GARCÍA (don René Manuel).- Y de los medios en los cuales aparecieron estas cosas.

El señor DOURTHÉ.- Respecto de los medios, es un tema que se está abordando, puesto que los realizaba la gerencia comercial.

Nosotros solicitábamos las actividades: La gerencia responsable está recopilando todos los antecedentes de las personas, porque la gerencia comercial hoy no existe.

Respecto del tren al sur, tenemos dos situaciones distintas: una, la del tren que va hacia Temuco. Tenía algunos problemas en la vía, la que se ha estado reparando. Y una situación distinta de Victoria a Puerto Montt, donde hay problemas con los vehículos.

En el caso particular de los vehículos, podría señalar lo siguiente: Ahí hay cuatro vehículos LD 500, diésel, que han sufrido una serie de problemas: el primero, el 501, quedó fuera de servicio el 4 de septiembre de 2006, por una colisión con buses de la empresa Sur, en el kilómetro 734-100, en un cruce a nivel, quedando dañado en forma importante y sin poder ser reparado hasta la fecha; el 502, está fuera de servicio desde el 23 de marzo de 2007, por

colisión también con un camión en un cruce a nivel en la comuna de Los Ciruelos.

El señor GARCÍA (don René Manuel).- Perdón, señor Presidente, pero hice una pregunta: ¿quién hizo los estudios para saber cuántos pasajeros iban a tener la factibilidad, la rentabilidad social? Y ahora dice que el estudio no resultó, porque le pusieron más pasajeros al tren de los que habían calculado. Esa pregunta no la contestó. Espero que lo haga. ¿O tendrá que hacerlo otra División?

El señor OJEDA (Presidente accidental).- Tiene la palabra el señor Dourthé.

El señor DOURTHÉ.- Señor Presidente, el 503 y el 504 están operativos, ya que funcionan en el tramo Victoria Temuco.

La reimplementación de los trenes entre Temuco y Puerto Montt no está programada todavía, porque se requiere recuperar los otros dos vehículos para tener una flota que permita hacer el servicio, situación que se está estudiando para calcular los valores y costos que pudiese tener. Creía haber respondido, pero si no fue así, lo hago ahora. Y si fue así, no importa repetirlo: los estudios sobre la rentabilidad de Ferrocarriles fueron hechos por la gerencia de planificación, cuyo gerente era don Vicente Pardo.

El diputado señor De Urresti me pregunta respecto de cuál fue la empresa que me contrato. No recuerdo el nombre, pero en Ferrocarriles debe figurar.

Respecto de mi historial anterior, puedo señalar que soy ingeniero civil de la Universidad de Chile, con un diplomado en gestión de empresas y otro en seguridad del tránsito. Los dos de la Universidad de Chile.

Además, me desempeñé en el Ministerio de Transportes desde 1991, en distintos cargos: asesor del ministro, jefe del Departamento de Transporte Urbano, secretario regional ministerial de Transportes y Telecomunicaciones de la Región Metropolitana y, posteriormente, secretario ejecutivo de la Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito, por tres años.

Nació, entonces, interés de Ferrocarriles por contratar mis servicios como especialista en esta área, además, producto del accidente de la estudiante de medicina, señorita Daniela García, y del interés de la empresa de tratar de enfrentar este tema en una forma mucho más explícita.

Preguntaron sobre el estado de las inversiones que se realizaron.

Hicimos las inversiones, como lo señalamos, en términos de confinamientos, pasos peatonales y programas de educación.

Los confinamientos están relacionados con los robos, tema reiterado en nuestro país. Existen robos en las mallas de confinamiento, en los tendidos eléctricos, pero es parte de las reglas del juego y se han repuesto en la medida que ha sido necesario.

Deseo resaltar que hasta 2003, Ferrocarriles había hecho un confinamiento de 32 kilómetros lineales, y pasamos a 550 kilómetros. Tuvo que ver con el siguiente análisis: según las estadísticas de personas fallecidas, el 90 por ciento, caminaban como peatón o cruzaban la línea férrea. En ese contexto, confinar surgió como la primera medida para tratar de eliminar el paso en cualquier lugar de la vía férrea.

Junto con ello, y debido a que el confinamiento significa segregar el paso de personas de un lugar a otro de

la comuna, se hicieron conexiones en más de 330 pasos peatonales, en un trabajo conjunto con las municipalidades en las que hacíamos el confinamiento.

Respecto de los pasos peatonales a desnivel, la idea era buscar un gran flujo peatonal que justificara hacerlo y, por lo tanto, no interrumpiera el tránsito de los trenes.

Teníamos programado hacer 30 pasarelas, se construyeron seis y las otras 24 no se hicieron, según instrucciones del nuevo presidente del directorio, en ese momento don Guillermo Díaz, porque no había caja.

El señor DE URRESTI.- ¿Qué pasó con el resto del dinero?

El señor DOURTHÉ.- Ese es un tema relevante. Hay que tener en cuenta que, aunque no es mi área de funcionamiento pero fue de conocimiento público y es importante resaltarlo, de los 1.145 millones de dólares que estaban asociados al plan trienal 2003-2005, 480 millones corresponden a bonos del Estado a 30 años, y los 520 millones restantes, a fondos propios que la empresa va generando.

Por lo tanto, no es que se hayan tenido los 1.145 millones de dólares y se hayan invertido, sino que, en la medida que la empresa va generando los fondos a través de venta de terrenos u otras cosas, se va armando caja para hacer el resto de los proyectos.

En ese contexto no es que haya habido plata que no se ocupó, sino que se dejó de gastar una plata que habría que haberla conseguido.

El señor QUINTANA.- Señor Presidente, quiero consultar al señor Dourthé si tiene conocimiento de quién aconsejó técnicamente la decisión del ex presidente del

directorio, don Guillermo Díaz, para dejar de hacer esas 25 pasarelas.

Recuerdo que una de ellas estaba programada para Victoria, porque la vía tiene un ancho tan extenso como la de San Bernardo, que entiendo es el lugar donde más riesgos hay en Chile. Sin embargo, no se hizo.

El señor DOURHTÉ.- No sé quien aconsejó al señor presidente del momento. Recibí la instrucción y se ejecutó a través del gerente general. Tal vez, él pueda responder.

La siguiente consulta se refiere al equipo de trabajo.

Deseo distinguir varias cosas. Hay partes en las cuales recibí equipos de trabajo existentes. Por ejemplo, todo lo relacionado con el área de vigilancia, sugerencia de tráfico, etcétera.

Había aproximadamente 150 personas en vigilancia y 250 en sugerencia de tráfico.

En el área de normas y seguridad, que también se desarrolló, había un conjunto de personas que estaban en la empresa y dentro de ellas se buscó a alguien que pudiera dirigir las.

En el área de seguridad y medio ambiente, no existían personas capacitadas en términos de conocimiento de seguridad ferroviaria. Se mezcló gente de la empresa con gente nueva, traída especialmente para el desarrollo de esos programas. Entre ellos don Jaime Salamanca Candia, ingeniero industrial en ejecución en mecánica, diplomado en seguridad de tránsito y que, además, trabajó dos años en la Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito.

Lo llevé a la empresa para trabajar conmigo. A mi juicio, reúne todas las características profesionales para ayudar en el desarrollo del programa de seguridad.

Hoy se desempeña como gerente de normalización y control. La tomó por decisión del gerente general actual, don Edmundo Dupré.

Llegué al cargo de gerente de transporte de pasajeros, también por decisión de don Edmundo Dupré. Me solicitó que tomara el cargo a fines de abril.

Del trabajo que realiza la gerencia de transportes de pasajeros es importante destacar que tenemos funcionando en el tramo Santiago-Chillán, 14 trenes diarios, dos trenes a Talca. Actualmente hay 54 metrotrenes porque se está desarrollando la implementación del sistema de señalización, electrificación y comunicaciones, SEC. Hay 62 trenes en Biotrén, ocho en Corto de Laja y seis que circulan de Victoria a Temuco.

Además, estamos pensando en actividades necesarias para captar cada vez más pasajeros y organizar nuestras inversiones, de manera de generar más recursos a la empresa y disminuir en lo posible los costos.

El señor DE URRESTI.- Señor Presidente, hay algunas preguntas formuladas que el invitado no contestó, como por ejemplo quienes realizaron las obras y lo referente a licitaciones.

El señor DOURTHÉ.- Señor Presidente, con respecto a la pregunta que hizo el diputado Ojeda, sobre condiciones precarias de la vía Temuco-Chillán y número de personas fallecidas, puedo señalar que luego del lamentable accidente que sufrió la señorita Daniela García, la empresa se preocupó del tema en términos explícitos. Se mejoraron las condiciones de la vía.

Hay que reconocer que de Chillán al sur, las condiciones eran muy malas.

Inversiones hechas permitieron la circulación de los trenes hasta Temuco. Hoy significan la mantención del tramo y se está trabajando para rehabilitarlo.

Puedo dar cifras reales sobre personas fallecidas.

En 2004 teníamos 125 personas fallecidas. En 2005, 95 personas y en 2006, 77 personas fallecidas.

De este número de personas, aproximadamente un 20 por ciento corresponde a suicidios. El resto a descuidos de las personas, de niños especialmente, muchas veces van a jugar a la línea férrea.

En este momento no sé el monto exacto de la magnitud de los costos, pero se podría hacer una estimación.

Con respecto a los 34 millones, efectivamente, es un número importante pero no es la totalidad.

Sobre las licitaciones que consultaba el diputado De Urresti, aprovecho de contestar inmediatamente que se hicieron de manera pública, como el caso del confinamiento.

Se hicieron licitaciones por regiones y en forma muy competitiva a lo largo de los 2 años prácticamente, en que se desarrolló esta actividad y con precios inferiores a los que había antes de hacer estos programas de seguridad.

Respecto al tema del confinamiento y addendum del contrato de Arancibia, no tengo los detalles, pero lo normal era hacer una licitación pública y el desarrollo de este confinamiento estaba asociado a los requerimientos de cada municipalidad.

Previamente identificamos las localidades, los puntos en los cuales debemos hacer el confinamiento, pero una

vez en terreno, surgían diversas necesidades. Estábamos atentos al cumplimiento de ellas, porque lo que más nos importaba era el respeto de la comunidad hacia este confinamiento y que no se transformara en una obstrucción para su paso, sino que una protección para la vía.

No tengo los detalles de esto, pero los puedo enviar si es necesario.

Respecto al SEC, este es un sistema que transforma la circulación de los trenes y, a su vez, moderniza nuestra antigua señalización, por lo tanto, era una necesidad operativa importante en términos de desarrollo.

Nuestra idea es llegar lo más lejos posible, pero entre Santiago y Chillán, se encuentra el área de mayor tránsito y, por lo tanto, donde resultan más rentables los proyectos.

El señor JARAMILLO.- En relación al confinamiento, tengo entendido que se hizo un cierre hasta las cercanías de Puerto Montt, quedando muchos pasos abiertos, pero con la perspectiva de que en un futuro cercano se harían pasarelas peatonales. Hoy estos espacios significan un peligro latente para los usuarios quienes los usan como pasos informales.

En relación al estancamiento del ferrocarril de Victoria a Puerto Montt, ¿cuál es la opinión del señor gerente al respecto? ¿Existe ánimo de revisar tal trayecto para así volver a utilizarlo en un tiempo prudente?

Planteo esto porque hoy se está transportando carga por ellas, lo que demuestra que las vías están en buen estado. Por lo tanto, queremos respuestas porque dentro de 15 días, comienza el estudio de parte del Ministerio de Transporte para mejoras de algunas obras en particular. Nos interesa que aquellas se destinaran a las vías ferroviarias del sur de Chile.

Por lo tanto, queremos respuestas y saber cuándo habrá sesión de directorio para enviar algunas notas como representantes parlamentarios del sur de Chile.

El señor PÉREZ (Presidente).- ¿Qué empresa está reparando la vía del trayecto Chillán-Temuco? ¿Cuál es su grado de avance y su fecha de término? ¿Para cuándo se ha proyectado el funcionamiento de trenes de Chillán a Temuco, o no está en carpeta?

La señora TURRES (doña Marisol).- Cuando hablé de las pasarelas peatonales, recuerdo la presencia de algunos sindicatos y se afirmó que se construyeron seis y que alguna de estas pasarelas hoy no están en funcionamiento, porque tenían problemas estructurales en su construcción. Pido que se pueda aclarar este punto.

El señor DOURTHÉ.- Señor Presidente, el directorio está presidido por don Vicente Domínguez y don Edmundo Dupré, gerente general, quienes están en plena actividad y, por lo tanto, cualquier cosa que se quiera hacer llegar a ellos es posible.

Respecto del tema de las inversiones de confinamiento, efectivamente hicimos una gran inversión de confinamiento, pero los tramos ferroviarios, sobre todo de Temuco-Puerto Montt son extremadamente largos: 350 kilómetros. Se invirtió una cantidad muy importante de millones de dólares para generar los confinamientos en los sectores urbanos, que es donde existía la mayor cantidad de cruces peatonales. Sin embargo, existen pasos "ilegales", porque no están reconocidos por Ferrocarriles. Hoy no estamos en condiciones de hacer inversiones en éstos y lo único que se puede hacer es un trabajo en conjunto con las autoridades locales para buscar una solución a los temas pendientes.

Ahora, en el tema de las pasarelas, hay veinticuatro pasarelas que no se ejecutaron por instrucción

REDACCIÓN DE SESIONES

26

expresa del presidente de ese entonces, don Guillermo Díaz. Por lo tanto, ese programa quedó paralizado con las seis pasarelas que se hicieron.

Aprovecho de contestar a la diputada señora Marisol Turres: hoy no existe ningún problema en relación con el funcionamiento de estas pasarelas. Nosotros, contratamos a Idiem, a fin de tener una certificación de los aspectos estructurales de las pasarelas y puedo decir que están todas funcionando sin ningún problema.

Estado de la vía entre Chillán-Temuco y Temuco-Puerto Montt.

Entre Chillán-Temuco, efectivamente se están haciendo las reparaciones, según la información que recibí ayer del gerente de infraestructura; están en la etapa final de reparación. No conozco el nombre de la empresa, pero podemos averiguarlo y enviarlo.

Y respecto del tren entre Chillán-Temuco por el momento no está proyectado hacer ese servicio. Se está estudiando la posibilidad hacerlo durante los meses de verano, diciembre y enero.

En el sector Temuco-Puerto Montt es importante señalar que esa es una vía diseñada para tener la carga, con un estándar que permite una circulación de 40 k/h a la carga y a 60 k/h al tránsito de pasajeros -en su momento, se implementó el servicio de transporte de pasajeros-.

El señor PÉREZ (Presidente).- Agradecemos a nuestros invitados su participación.

-Ingresan a la Sala los señores Manuel Oróstica, gerente general de Solesa y Mauricio Schwartz, abogado.

El señor PÉREZ (Presidente).- En nombre de la Comisión, les doy la más cordial bienvenida a la Comisión.

La Comisión está investigando las eventuales irregularidades de los últimos años de la Empresa. Por lo tanto, creemos que usted nos puede hacer un aporte importante respecto de esta materia.

Tiene la palabra el señor Manuel Oróstica.

El señor ORÓSTICA.- Señor Presidente, soy gerente general de Solesa, empresa dedicada al área metal-mecánica, en Talcahuano.

Ahora bien, Solesa fue contratada para la fabricación e instalación de la estructura metálica del proyecto Biovías que se construyó en Talcahuano, Concepción y Lomas Coloradas. Además, la empresa trabajó de acuerdo a los planos y antecedentes entregados. Nuestra empresa trabaja con estándares de calidad bajo la certificación ISO 9001:2000, somos muy rigurosos en cuanto a la fabricación, tenemos mucha experiencia en elementos metálicos.

En septiembre de 2005 teníamos que instalar la estructura metálica, pero surgieron varios problemas. Nuestra empresa mandó a realizar estudios con profesionales muy importantes de la zona y nos encontramos con varias sorpresas.

Por esa razón, me acompaña el abogado de Solesa, señor Mauricio Schwartz, que tiene antecedentes muy importantes que entregar a la Comisión.

El señor PÉREZ (Presidente).- Tiene la palabra el señor Mauricio Schwartz.

El señor SCHWARTZ.- Señor Presidente, muy buenas tardes.

Mi misión es ilustrar acerca de los datos que se obtuvieron en una investigación realizada para efectos

particulares de la empresa Solesa, específicamente, para efectos interponer acciones judiciales.

Para mayor claridad en el tema, voy a leer una minuta de los antecedentes que, además, voy a dejar a disposición de la Comisión.

"El presente informe tiene por objeto exponer las conclusiones extraídas de la investigación de los antecedentes del proyecto Biotren, en el curso de la investigación se detectaron graves irregularidades que se dan desde el inicio del proyecto.

Esta investigación fue efectuada por la empresa Solesa Ltda. a raíz de juicios seguidos contra las empresas que se adjudicaron la construcción del proyecto, ya que pese a haber construido toda la estructura metálica de los grupos 1 y 2 del denominado Biotren, a la fecha no se ha pagado ni siquiera los costos de producción de dicha estructura metálica.

Este cúmulo de antecedentes muestra claramente que los dineros que se destinaron para la construcción de este proyecto, en su gran mayoría, no fueron utilizados, lo que ha obligado a una permanente reparación de una obra recién entregada y cuya inauguración fue acelerada al acercarse la época de las elecciones presidenciales del 2005. Incluso, las obras fueron entregadas al uso público sin siquiera contar con recepción municipal, lo que trajo como resultado una serie de lamentables accidentes con consecuencias fatales. A la fecha de este informe se cuentan a lo menos 21 muertes producto de diferentes accidentes producidos en la vía.

Para una mejor comprensión, dividiré el estudio en las diferentes etapas que contempló el proyecto Biotren.

1.- Antecedentes del proceso de licitación.

"Con el fin de participar en un proceso de licitación privada, al que se postulaba mediante invitación, se constituyeron dos sociedades que participaron en la construcción de dos grupos de paraderos del denominado proyecto Biovías, en cuyas bases de licitación se prohibía expresamente que una misma sociedad se adjudicara la construcción de más de un grupo de paraderos ferroviarios.

"Para burlar esta prohibición de las bases de licitación, los socios de la empresa Flesan más dos terceros, empresa que ya había trabajado con EFE en la remodelación de la estación central en Santiago, constituyeron en día 16 de marzo de 2005, con un capital inicial de sólo 10 millones de pesos, dos sociedades, a saber la Constructora Apasko S.A. y Viacom S.A., las que se adjudicaron la construcción de dos grupos de paraderos; Viacom S.A. y Apasko S.A. están formados por las mismas personas, con un mismo representante legal, más aún, en el caso de Apasko S.A. y Viacom S.A. fueron creadas el mismo día, el mismo mes, el mismo año en la Notaría por los mismos socios."

Como dije anteriormente, un mes antes de adjudicarse la licitación.

"Las tres empresas indicadas, a través de Flesan, suscribieron con Fesub -empresa subsidiaria de EFE-, dos contratos, los que en su conjunto alcanzaron la suma de \$ 2.359.053.437, equivalentes a 131.536 UF en su valor al 17 de Noviembre de 2005. Estos contratos contemplaban la construcción de los grupos de paraderos denominados dos y tres del proyecto Biotrén..." -eran cuatro grupos de paraderos, los otros dos grupos de paraderos se los adjudicó una empresa que se llama Ingetal. "...que están definidos en bases administrativas especiales que en formato digital se acompañan en este informe."

En este punto quise ser lo más claro posible para que la honorable comisión se diera cuenta de cómo trabajaba la empresa Flesan y acompañe los documentos con la digitalización de los correos, planos, bases administrativas.

Les pido disculpas a todos los señores diputados, de antemano, a quienes vean esos discos porque hay muchos de los e-mails que enviaba la gente de Flesan que contienen pornografía. Quise ser lo más realista posible y es por ello que se los acompañe, para que vean cómo trabajaba esta gente.

"Es de destacar en este punto que los gastos en lo que a estructuras metálicas se refiere, fabricación y montaje de éstas, que correspondía al 80% las obras totales, alcanzaron a la suma de 607 millones de pesos aproximadamente, por lo que un rápido cálculo numérico indicará a cuanto ascendió el remanente luego de descontado dicho gasto."

Lo que quiero explicar es que se adjudican contratos por 2 mil 300 millones de pesos y gastan, en el grueso de la obra -del 80 por ciento-, 600 millones de pesos. Desconocemos el destino del resto del dinero. "Ignoramos el porqué le fue posible materializar esta grave irregularidad de adjudicación en circunstancias que existía una prohibición expresa en las bases de licitación y el hecho de haberse constituido las sociedades un mes antes de la adjudicación de las licitaciones debió haber llamado la atención de quienes estaban a cargo de fiscalizar este proceso de licitación.

"Estos hechos han motivado que el Ministerio Público de la comuna de Talcahuano, conduzca en la actualidad una investigación por los delitos de Fraude al Fisco, Estafa al Fisco, Apropiación indebida, estafa, cohecho, evasión de impuestos, falsificación de instrumentos públicos, falsificación de instrumento privado mercantil y asociación ilícita para delinquir en contra de los socios de las

empresas Flesan, Apasko, Viacom, ex-funcionarios de la empresa de Inspección de obra Axioma y todos quienes resulten responsables. En los anexos de esta exposición se acompaña una copia entregada por el Ministerio Público de la orden de investigar dirigida a la Policía de Investigaciones de Chile.

"Una vez obtenidos los contratos de esta forma tan irregular, por decir lo menos, procedieron a contratar a otras empresas para que realizaran la construcción de gran cantidad de las obras, reservando para ellos la ejecución de las obras civiles del proyecto Biotren en las estaciones cuya construcción se adjudicaron."

Paso a referirme a la ejecución de las obras.

"Lo primero que debe decirse al respecto es que la empresa Flesan dio inicio a la ejecución material de las obras dos meses después de suscrito el contrato con Fesub, hecho que fuera denunciado a esta última por la empresa de inspección técnica Axioma, pero que no fue tenido en cuenta por Fesub. Un hecho curioso es que siempre la empresa Axioma hace las funciones de inspección técnica de obras en todas las obras que Flesan realiza para EFE

Con fecha 8 de Junio de 2005, la demandada principal, Constructora Apasko S.A. contrató con Solesa Limitada la construcción y montaje de estructuras metálicas de las estaciones ferroviarias y estaciones de intercambio intermodal del proyecto Biovías, específicamente las correspondientes a los denominados por las bases administrativas especiales grupos dos y tres. Ello conforme a dos contratos: el primero de ellos, denominado 104-06/05 G-2, y, el segundo, denominado 107-06/05 G-3. Estos contratos eran inicialmente por la suma de 311 millones 859 mil 540 pesos más los impuestos correspondientes.

Durante la ejecución de la obra, se produjeron aumentos de costos de la misma, los que se generaron por

motivos siempre imputables a Flesan, ya que, en primer lugar, se debió cambiar el tipo de material originalmente solicitado, pues no se tuvo en cuenta que la salinidad del clima corroería estructuras sin galvanizar, por lo que todas las estructuras debieron ser galvanizadas, lo que lógicamente aumenta su costo. Además de ello, y a vía de ejemplo, todas las boleterías debieron ser desarmadas y corridas 15 centímetros hacia atrás, hecho que se produjo sólo cuando la empresa Flesan se percató que los carros del tren eran más anchos de lo que ellos habían inicialmente calculado.

El primer gran problema que se produjo fue que los planos que se proporcionaron para la construcción de las estructuras metálicas no se encontraban completamente desarrollados; incluso, se puede afirmar, a juicio de un inspector técnico de obra que participó en el proyecto -esto lo declaró en tribunales- que estos planos se encontraban en etapa de anteproyecto y que no era posible construir en base a ello. Entre las otras deficiencias graves que se presentaban estaba el hecho que los planos de arquitectura no concordaban con los de ingeniería. Además de lo anterior, existían diferencias de unidades de medida en un mismo plano, por lo que su interpretación y lectura era prácticamente imposible. Me explico, al tomar un plano, de la mitad hacia abajo se refería a centímetros; y de la mitad hacia arriba, a milímetros. Por lo tanto, se producía un descuadre en la lectura.

El señor DE URRESTI.- ¿Quién hizo los planos?

El señor SCHWARTZ.- Iglesias y Prat arquitectos. Estas son las modificaciones y aquí hay copia de todos los antecedentes de los planos que se entregaron.

Dichas irregularidades en los planos entregados se continuaban corrigiendo aún en agosto del año 2005, fecha en que se enviaron varios planos corregidos y con autorización

definitiva para construir. Estas irregularidades estaban en conocimiento de Fesub. Por nuestra parte, tuvimos acceso a todos los correos electrónicos que Flesan y Fesub tenían entre ellos, por un inspector técnico de obra que nos entregó esos antecedentes. Posteriormente, él fue despedido, puesto que se le pidió no hacer observación pertinente a las obras que Flesan estaba desarrollando. Sin embargo, como insistió en su conducta, en el fondo, por hacer su trabajo, fue despedido.

El señor PÉREZ (Presidente).- ¿Cómo se llama ese inspector técnico de obras?

El señor SCHWARTZ.- Víctor Montenegro. Aquí hay copia de todos los correos electrónicos que se enviaban entre las personas de Flesan, de Apasko y de Fesub y que después pasaron de Fesub a Flesan. Incluso, en juicios han declarado como testigo gente de Fesub en favor de Flesan.

Estas irregularidades iniciales se fueron agravando por la mala construcción de las obras civiles sobre las que debían ser montadas las estructuras metálicas. Les recuerdo que la ejecución de dichas obras civiles, que son unos muros de un metro diez de altura, se las reencargó Flesan para sí misma, porque es la parte más barata del proyecto. Estas irregularidades obligaban a periódicas demoliciones de las obras ya realizadas, eso en un inicio, pues luego los inspectores técnicos de obra que hacían presentes estas irregularidades fueron silenciados por orden perentoria de sus superiores y personeros de Fesub, para ser finalmente despedidos. En otros casos, los inspectores técnicos de obra eran contratados por la empresa Flesan luego de renunciar a la empresa Axioma, todo ello con el conocimiento de Fesub. Esta última empresa tenía que prestar su conocimiento para la contratación de personal nuevo que trabajaba en las obras. Por lo tanto, los inspectores técnicos de obra que estaban

realizando denuncias renunciaban a Axioma, que era la empresa Ito, y, acto seguido, eran contratados por Flesan.

Esta política de no reparación de las obras civiles trajo como consecuencia que en la actualidad las obras civiles presentan graves deficiencias que las hacen inestables, sobre todo teniendo presente que están sujetas a una gran cantidad de vibración y peso por el paso del tren, incluso hasta el día de hoy se realizan periódicos trabajos de reparación a fin de evitar el derrumbe de los muros. Dicho de otro modo, las boleterías y andenes del denominado Biotren se encuentran estabilizadas gracias a la tensión que se provocó al armarlas, empero, habida cuenta el tiempo transcurrido y teniendo presente las condiciones climáticas de la zona, la oxidación de las soldaduras cortará éstas, provocando el derrumbe del total de la estructura con el riesgo de vidas que ello implica. La estructura está armada bajo tensión, por lo que si se corta una soldadura, se pierde la tensión estabilizadora y cae todo. En un inicio las estructuras eran todas pintadas y, luego, se estimó que la pintura no iba a resistir la corrosión y se hizo un aumento de contratos por galvanización, la que nunca se realizó. La única galvanización realizada fue pagada por Solesa y el resto de la estructura que no alcanzó a galvanizarse, porque Solesa fue expulsada de la obra, fue pintada con pintura plateada. Aquí traigo algunas fotografías que grafican claramente lo que les estoy comentando.

Estas consideraciones técnicas están latamente expuestas en un informe de ingeniería que se adjunta -fue hecho por un ingeniero que trabaja para Esbío y que revisa todas las obras de agua que esta empresa desarrolla en la Octava Región- y que fue elaborado por mandato de Solesa a fin de mostrar a Fesub por qué no se podían montar las estructuras metálicas fabricadas. Llegó el momento en que Solesa tenía todas las estructuras listas para montar y no se

podía hacer, porque, entre otras cosas, los pernos de anclajes a las estructuras metálicas estaban corridos. Entonces, ellos insistían en que había que calentar las vigas y deformarlas para poder meterlas en la muralla y eso no se podía hacer, porque no correspondía a las especificaciones técnicas. Por eso, Solesa mandó hacer este informe de ingeniería.

El caso es que, con fecha 27 de Septiembre de 2005, mi representada, apoyada en un informe topográfico y de ingeniería que fuera realizado a su costa, que se acompaña a estos antecedentes, solicitó directamente a Fesub que se corrigieran graves deficiencias en las obras civiles sobre las cuales habían de montarse las estructuras metálicas, estructuras que habían sido recibidas conforme en un 97 por ciento por Flesan. Esta comunicación oficial de mi representada motivó que, con fecha 29 de Septiembre de 2005, Flesan diera término unilateral al contrato, expulsara a todo el personal de Solesa desde las obras y se apropiara indebidamente de las estructuras metálicas de propiedad de mi representada, retirándolas incluso sin autorización desde la planta galvanizadora.

Todos estos hechos hacen que jurídicamente las estructuras metálicas de los andenes y boleterías del denominado Biotren pertenezcan a terceros -en este caso, Solesa-, los cuales están en condiciones de, usando las herramientas legales pertinentes, hacer retiro de estas estructuras por ser de su propiedad, con la consecuencial conmoción pública que ello causaría.

Las deficiencias en las obras civiles hacían imposible el montaje de las estructuras metálicas sin intervención en sus estructuras fundantes, lo que redundaría en un alto nivel de inseguridad de las mismas, ya que, si se realizaban las modificaciones que Flesan solicitaba, las estructuras quedaban fuera de las especificaciones técnicas

del proyecto y se tornaban peligrosas para su uso, situación que no podía ser aceptada por mi representada, una empresa de larga trayectoria en la industria metalmeccánica de la región que, incluso, cuenta con certificación ISO 9001-2000 respecto de la calidad de su trabajo. Las deficiencias técnicas de las obras civiles que denunciara mi representada y que resultaron en la terminación anticipada del contrato no son fruto de la mera imaginación de los técnicos que efectuaron el levantamiento topográfico y el informe de ingeniería, sino que, según ha tomado conocimiento mi parte, fueron enunciadas también por los inspectores técnicos de obra de la empresa revisora externa Axioma, los cuales indicaron que, por ejemplo, respecto de la estación denominada Universidad Federico Santa María, las obras civiles en el sector boletería no tenían la pendiente debida conforme al proyecto. Otra muestra de ello es que en la estación Los Cóndores se rechazó el eje 25 de anclaje, porque "los pernos no tenían suficiente abrazo de tuerca". En las fotografías que acompaño a las carpetas hay ejemplos gráficos muy impactantes de cómo estaban puestos esos pernos. Inmediatamente se ve que eso no se podía hacer. Se agrega: "Esto significa que la longitud de colocación de los pernos desde el muro no permitía poner una tuerca que afirmara la estructura metálica." Ese hecho no sólo se produjo en esa estación. Es más, imprimí una copia de un correo electrónico, porque los inspectores técnicos de obra llamaron a ese fenómeno como "pernos mágicos de Flesan". ¿Qué ocurría? Como los pernos estaban mal puestos, la tuerca tomaba una o dos vueltas del hilo. Visualmente se notaba que la tuerca no había tomado completamente el perno de anclaje, por lo tanto la viga no estaba sujeta al muro como correspondía. Luego, ellos cortaban una punta de otro perno y la enroscaban desde afuera hacia adentro. En una de las carpetas que he traído se aprecia una secuencia fotográfica de lo que los ITO denominaron "pernos mágicos", lo cual ocurría en todas las estaciones. Asimismo, se ordena la

demolición de muros por estar mal aplomados y se rechazan otros por estar con las enfierraduras a la vista o cortadas.

"Cabe destacar que todas estas anotaciones se producen principalmente desde el día 23 de septiembre en adelante". La obra fue inaugurada el 15 de noviembre, o sea, a menos de un mes de su inauguración. ¿Qué hacían esas personas? El muro, por su naturaleza de resistencia, debía hacerse de una sola unidad de enfierradura y concreto. Cuando se detectaba una falla en los pernos de anclaje, se cortaba el muro longitudinalmente, se sacaba un pedazo del mismo y se ponía cemento nuevo. Por lo tanto, la parte del muro que tenía los pernos de anclaje, que es la parte más importante del muro, estaba aislada del resto de la estructura. Ese trozo, de aproximadamente medio metro de ancho, sólo soportaba el peso del andamiaje y el resto del muro es meramente decorativo.

Como he dicho, "todas las anotaciones de la ITO se producen principalmente desde el 23 de septiembre en adelante, es decir, justamente en el período en que Solesa, ante las graves fallas estructurales de las obras civiles, decide realizar el levantamiento topográfico y denunciar estos hechos a Fesub." Esto es muy importante porque Solesa denunció las irregularidades directamente a Fesub y, a los dos días, Flesan la despide. O sea, había una comunicación directa entre Fesub y Flesan. Se añade: "Todas las observaciones que hicieron los ITO a las obras civiles están consignadas en los libros de obra y de comunicaciones que la empresa Axioma mantenía en obra e informaba periódicamente al resto de las demandadas, especialmente a Fesub S.A." Durante los dos años que llevamos en esta investigación, hemos tratado de acceder a los libros de obras. Pero, sólo hemos obtenido algunas copias de dos o tres hojas sueltas. Nadie sabe lo que pasó con dichos libros.

"La empresa Apasko S.A. -cuando hablo de ésta me refiero a Flesan o Viacom, porque son la misma empresa y los mismos socios; incluso, ellos contratan a su personal por cualquiera de las tres empresas para efectos de la obra-, luego de expulsar a los operarios de mi representada de la obra en construcción y de apropiarse de todas las estructuras metálicas, contrató a la empresa Fuma, que es una pequeña maestranza, ubicada en la autopista que une Concepción con Talcahuano, para que realizara el montaje de todas las estructuras metálicas que mi representada había construido conforme a las especificaciones técnicas entregadas. Este es un hecho de suyo importante, puesto que si hubiera existido por parte de mi representada algún tipo de incumplimiento en cuanto a las especificaciones técnicas de las estructuras metálicas, obviamente éstas no podrían haber sido montadas. El dueño de la empresa Fuma también declaró en un juicio a favor de Flesan. La política de la empresa Fuma -cito textual- "es que había que montar las estructuras metálicas como fuera antes del 15 de noviembre."

Es de hacer notar que Flesan tampoco pagó los trabajos a la empresa Fuma y que ésta debió recurrir directamente a Fesub para que se le pagara lo adeudado, según el contrato.

Otro hecho a destacar es que las obras del proyecto Biotren fueron inauguradas y entregadas al uso público por el entonces Presidente de la República, señor Ricardo Lagos Escobar, con fecha 15 de noviembre de 2005, y las obras no obtuvieron recepción municipal para funcionar sino hasta marzo de 2006, dadas las graves deficiencias técnicas existentes. Es decir, las obras funcionaron desde noviembre de 2005 a marzo de 2006 sin recepción por parte de ninguno de los municipios en que funcionaba el proyecto Biotren. Es importante este hecho, ya que a raíz de la entrega de las obras en deficiente estado se produjeron, durante los meses

en que funcionó sin recepción de obras municipales, a lo menos 15 muertes y un sinnúmero de accidentes con heridos graves, lo que en su momento, incluso, motivó protestas en la calle por parte de los habitantes de la intercomuna Concepción-Talcahuano. Eso ocurrió en los grupos en que trabajó Flesan. En los grupos en que trabajó Ingetal, entre los que se cuenta la comuna de Chiguayante, se produjo un aluvión que costó la vida de muchas personas, y la Presidenta de la República sufrió un bochorno cuando asistió al lugar. Ese aluvión se produjo porque cuando hicieron las obras del Biotren sólo desviaron el curso de los canales y pequeños acueductos hacia el cerro, pero no canalizaron. Eso fue socavando el cerro y por eso se derrumbó. Hace unos cuatro meses los habitantes de esa comuna anunciaron una demanda en contra de EFE por ese hecho, pero la empresa se ha acercado a la gente y los ha indemnizado para que no concurren a los tribunales.

Eran tan graves las deficiencias técnicas de las obras civiles que incluso el día de la inauguración de las obras se pudo ver al representante de Fesub, don Rodrigo Díaz, mandante de Flesan, declarar por televisión que efectivamente las obras civiles adolecían de errores de construcción, pero que estos fueron solucionados en los últimos dos meses.

Es de hacer notar que, según las fotografías agregadas a este informe en anexo especial, después de inaugurado y entregado al uso público el denominado Biotren se seguían reforzando los anclajes de las vigas de acero y realizando reparaciones mayores en la obras. Las fotografías que tomaron los inspectores técnicos de obra están con fecha y hora. Ellos -el señor Montenegro, entre otros- nos proporcionaron esas fotografías para nuestro conocimiento.

Finalmente, en el ámbito judicial, debemos informar que Solesa inició las acciones legales pertinentes y en la

actualidad cuenta con una sentencia a su favor, que acredita el incumplimiento de que fue objeto que, según hemos sido informados, ha sido notificada además al Consejo de Defensa del Estado en la ciudad de Santiago.

Mayores antecedentes técnicos y de hecho se encuentran en los anexos agregados a este informe y en documentación privada que ponemos a vuestra disposición de ser requerida.

El señor DE URRESTI.- Señor Presidente, algunas precisiones luego de lo que escuchamos. Realmente es sorprendente. ¿Nos puede dejar copia de la sentencia a la que hizo referencia?

El señor SCHWARTZ.- Puedo hacerla llegar en el transcurso del día.

El señor DE URRESTI.- ¿Podría referirse a las bases técnicas, a las memorias, a lo que usted señala sobre la disparidad entre los planos, los tamaños, las distintas nomenclaturas, la utilización de centímetros o de milímetros? ¿De quién es esa responsabilidad?

En definitiva, lo que nos interesa saber es cuál era la empresa mandante.

El señor SHWARTZ.- Fesub, que es una subsidiaria de EFE.

El señor PÉREZ (Presidente).- Tiene la palabra el diputado señor René Manuel García.

El señor GARCÍA.- Señor Presidente, de gustaría que se analizará la posibilidad de invitar a esta Comisión al ex Presidente Ricardo Lagos Escobar para que nos dé su versión de los hechos.

Le pido que no niegue con la cabeza, señor Presidente, porque es perfectamente posible que el ex Presidente de la República haya sido engañado, que le hayan dicho que estaba todo perfecto, sin que él supiera que existían todos estos problemas.

En último caso, si no quiere invitarlo, por lo menos hagámosle llegar estos antecedentes para que nos dé su opinión. Me parece importante que él lo haga, porque cada vez que uno de nuestros invitados interviene aparece mencionado su nombre.

Como Oposición tenemos el mejor de los conceptos acerca del ex Presidente Lagos, pero no gustaría saber si le dijeron la verdad o no, porque también es posible que hayan tratado de ocultar estos defectos y que el entonces Presidente de la República haya inaugurado las obras sin saber lo que estaba pasando.

Me gustaría que el ex Presidente Lagos nos dijera qué fue lo que pasó.

Por otra parte, aunque no soy ingeniero me gustaría saber si las grietas en los muros de las que nos habló nuestro invitado eran horizontales, verticales o diagonales. Lo preguntó por una razón muy simple: cuando la grieta es horizontal o vertical, se trata de un problema de cemento o de fierro, pero si la grieta es diagonal, hay que arrancar, porque el muro se cae.

Finalmente, quiero saber por qué se produjeron estos conflictos con estas empresas, a las cuales les quitaron los contratos, se apoderaron de sus cosas y, más encima, no les pagaron. Es primera vez que veo que le hacen algo así a una empresa sin por lo menos indemnizarla. Era como llegar y agarrar.

Me gustaría que nos explicaran que pasó y por qué se produjo este problema, porque también es posible que los problemas se hayan producido porque la empresa no quiso asumir que debía hacer las cosas mal.

El señor PÉREZ (Presidente).- Señor diputado, en cuanto a las personas que vamos a invitar posteriormente, eso corresponde a una decisión que debe tomar la Comisión en el momento debido. Por ello, sugiero que por ahora nos aboquemos a escuchar a nuestros invitados y a hacerles consultas.

Tiene la palabra la diputada señora Marisol Turres.

La señora TURRES (doña Marisol).- Señor Presidente, se nos ha informado que el Ministerio Público está realizando algunas investigaciones sobre este tema. Quiero que nos den más detalles al respecto, saber si es una causa o son varias, si nos las pueden individualizar con su número de RUC o RIT, saber si están radicadas en algún tribunal de garantía y en qué estado se encuentran. Además, quiero saber si la sentencia que menciona nuestro invitado recayó en alguna de estas investigaciones.

Creo que sería importante para nosotros contar con los antecedentes que nos pueda proporcionar el Ministerio Público.

El señor PÉREZ (Presidente).- Tiene la palabra el diputado señor Enrique Jaramillo.

El señor JARAMILLO.- Señor Presidente, mi intervención se refiere a casi lo mismo que acaba de plantear la colega diputada.

Quiero saber si el Ministerio Público se hizo parte en alguna causa existente por haberse producido conmoción pública o si fueron ellos mismos los que hicieron la denuncia.

Asimismo, quiero saber si hay alguna constancia de los pagos indemnizatorios que mencionó nuestro invitado y que nos diga de qué montos estamos hablando.

De su intervención se desprende que no hubo licitación pública, sino que asignaciones dirigidas o lisa y llanamente fueron resoluciones de orden administrativo. Por los montos involucrados se podrían sacar algunas conclusiones, porque si son montos elevados, no pudo haberse hecho mediante licitación privada.

El señor PÉREZ (Presidente).- Tiene la palabra el diputado señor Gastón Von Muhlenbrock.

El señor VON MUHLENBROCK.- Señor Presidente, por su intermedio voy a formular algunas preguntas al señor Schwartz.

En primer lugar, ¿quiénes conforman las empresas Apasko y Viacom? ¿Son personas de la Octava Región? ¿Son empresarios con mucha experiencia?

Respecto del holding Favsa, le pido que también informe sobre su integración.

Además, ¿quién era el responsable del proyecto Fesub? Porque como bien decía el diputado René Manuel García, puede que la autoridad no haya tenido conocimiento de las cosas que estaban pasando.

A su juicio, ¿Fesub cometió irregularidades en el proceso de selección de la empresa contratista? De haberlas, le pido que las señale.

Por último, me dejó preocupado lo que señaló respecto de los riesgos de accidentes del proyecto Biotrén. Eso es muy grave. Incluso, mencionó a varias personas fallecidas.

REDACCIÓN DE SESIONES

44

Le pido que precise todos estos antecedentes, porque como Comisión Investigadora no podemos quedarnos tranquilos si existe riesgo para las personas.

El señor PÉREZ (Presidente).- Señores diputados, se suspende la sesión para ir a la Sala a votar.

-Transcurrido el tiempo de suspensión:

El señor PÉREZ (Presidente).- Se reanuda la sesión.

Tiene la palabra el señor Mauricio Schwartz.

El señor SCHWARTZ.- Señor Presidente, voy a responder las preguntas en el orden que se hicieron.

En primer lugar, se consultó qué relación existe entre Fesub y EFE. Fesub es una empresa subsidiaria de EFE y comparten miembros del directorio. Los miembros del directorio que están en ambas empresas son Luis Ajenjo y Claudio Huepe.

El señor JARAMILLO.- ¿Estaban o están?

El señor SCHWARTZ.- Estaban. Tengo entendido que el señor Ajenjo ya no está en EFE.

Además, entiendo que Fesub está en vías de desaparecer. De hecho, la página web de Fesub ni siquiera existe. La bajaron de Internet porque presentaba muchas irregularidades y la empresa paralizó sus actividades.

En seguida, se hizo presente que el ex Presidente de la República Ricardo Lagos probablemente no estaba en conocimiento del hecho que se indica y fue engañado.

Eso no es efectivo, porque una semana antes de inaugurarse el proyecto Biovías el diputado Jorge Ulloa interpuso un recurso de protección para tratar de evitar que

se pusiera en funcionamiento la obra, porque era peligrosa, a lo cual el tiempo le dio la razón.

El señor JARAMILLO.- ¿En qué fecha?

El señor SCHWARTZ.- Una semana antes de que se inaugurara. El 9 de noviembre se interpuso el recurso. Esa es la fecha exacta.

Desgraciadamente, la Corte de Apelaciones de Concepción no dio lugar a la orden de no innovar; estimó que no era peligrosa. También se equivocó.

El señor JARAMILLO.- ¿Había algún informe?

El señor SCHWARTZ.- No, las órdenes de no innovar, por lo menos en la Corte de Apelaciones de Concepción, se dan en base a los antecedentes que se acompañan al interponer el recurso, nada más, sin mayor investigación.

En cuanto a las grietas, éstas son menores. Lo que hay son cortes del muro y de la enfierradura. Eso se muestra en las fotografías que se acompañan. Se cortó el muro y la enfierradura en forma vertical para reemplazar los pernos de anclaje. Se sacó el trozo de muro, como quien corta una torta, y se puso otro trozo de muro. Eso produce que la enfierradura no quede uniforme en su sentido longitudinal, de modo que el peso está soportado sólo por el pedazo de cemento y fierro ubicado directamente bajo la viga de sujeción del andén. En la actualidad 40 toneladas están soportadas por pilares de cemento.

El señor ORÓSTICA.- Para complementar lo señalado por el señor Mauricio Schwartz, debo agregar que a causa de la falta de reparación de las obras civiles de un andén de una longitud aproximada de sesenta metros y de una altura de dos metros nos encontramos con pernos colocados para cualquier lado, que no tenían suficiente abrazo de tuerca,

puesto que lo que se había hecho era cortar los trozos, sacar la caluga y cortar la enfierradura, lo que dejó una estructura de cemento en la que todo estaba suelto.

Respecto del problema de la vibración mencionado por el señor Mauricio Schwartz, hay que agregar que todas las boleterías debieron ser desarmadas y corridas quince centímetros hacia atrás, hecho que se produjo cuando la empresa Flesan se percató que los carros del tren eran más anchos que lo que ellos habían calculado inicialmente.

El señor PÉREZ (Presidente).- Tiene la palabra el señor Enrique Jaramillo.

El señor JARAMILLO.- Por lo tanto, eso quiere decir que la gente que en estos momentos está bajo esa estructura metálica o marquesina se encuentra en peligro.

El señor ORÓSTICA.- Así es, señor diputado.

El señor SCHWARTZ.- Pero no debido al riesgo de un choque de tren.

El señor ORÓSTICA.- Se halla en peligro a causa de la gran cantidad de vibración y peso al cual se encuentra sometida esa obra por el paso del tren.

El señor JARAMILLO.- Por supuesto.

El señor SCHWARTZ.- Tal como lo señaló el diputado señor Enrique Jaramillo, hay peligro de muerte para la gente que está bajo esa estructura metálica o marquesina, a lo cual se debe agregar que como no hay pasarelas las personas cruzan por cualquier lado. El ochenta por ciento de las muertes se ha producido por atropellos y choques de trenes con autos en pasos señalizados y autorizados, de manera que no se puede decir que esos accidentes se deben a la negligencia de quienes los cruzan o al robo de mallas en esos sectores de las vías.

En cuanto a otra pregunta formulada respecto de la separación de las obras, debo señalar que se produjo un conflicto a causa de que la comunicación oficial entregada por Solesa Ltda. a Fesub para que se corrigieran las graves deficiencias detectadas en las obras civiles sobre las cuales debían montarse las estructuras metálicas motivó la expulsión de las obras de todo el personal de Solesa por parte de Flesan, informe que dejo a disposición de esta Comisión.

Debido a lo anterior interpusimos acciones judiciales en el Segundo Juzgado Civil de Talcahuano, causa rol N° 2.672, de 2005, la cual está sometida al arbitraje del señor señor Herman Chadwick. En todo caso, si la Comisión lo requiere, dejaré en su poder copia del expediente.

Acerca de cómo se inició la investigación que lleva adelante el Ministerio Público de la comuna de Talcahuano, nosotros interpusimos una querrela en contra del señor Felipe Carvajal debido a que cuando Flesan puso término unilateral al contrato y expulsó al personal de Solesa de las obras, el señor Carvajal, haciéndose pasar por funcionario de Solesa, retiró las estructuras metálicas para su utilización sin contar con autorización de la planta galvanizadora, para lo cual dejó un cheque de su cuenta corriente personal como garantía. Esa fue la denuncia que hicimos ante el Ministerio Público de Talcahuano, situación que -reitero- motivó la investigación que ese organismo lleva a cabo por los delitos de fraude al fisco, falsificación de instrumento público, apropiación indebida, cohecho, etcétera, en contra de los socios de las empresas Flesan, Apasko, Viacom, ex funcionarios de la empresa de inspección de obras, y de todos quienes resulten responsables.

En el juicio civil individualizado se hizo presente que la Constructora Apasko S.A. y Viacom S.A. fueron creadas en marzo de 2005 con un capital inicial de apenas 10 millones de pesos y que en noviembre de ese mismo año presentaron un

certificado del BankBoston en el que se señala que poseían activos por más de 3 mil millones de dólares. O sea, en menos de un año esas empresas crecieron explosivamente.

El señor DE URRESTI.- ¿Quiénes son los ejecutivos?

El señor SCHWARTZ.- Felipe Carvajal Vargas, Mauricio Moya Mackay y Pablo Merck Cerda. Se trata de jóvenes que no superan los 40 años.

Hablé de que los inspectores técnicos de ahora eran silenciados. Imprimí uno de los muchos *e-mails*. Uno dice: "Víctor, te ratifico esta vez por escrito que no debes enviar *e-mails* a tu nombre a la empresa contratista Flesan S.A. o a las personas que la componen. Cualquier *e-mail* que quieras enviar, debes enviármelo previamente a mí para evaluar su contenido y, si procede, reenviarlo a quien corresponda."

En cuanto al rol de la causa, es la 06100 18509-K. Dice: "Por hurto, apropiación indebida, estafa, cohecho, evasión de impuestos y asociación ilícita."

El señor JARAMILLO.- ¿El juicio se inicia con la denuncia de ustedes?

El señor SCHWARTZ.- Sí, después se transformó en querrela.

El señor JARAMILLO.- Y está en el Ministerio Público.

El señor SCHWARTZ.- Sí, correcto.

El señor PÉREZ (Presidente).- Señores, no debe haber diálogos.

El señor DE URRESTI.- Señor Presidente, para precisar, atendida la gravedad de los hechos que señala, y en cuanto a esta maquinación, al haber recursos públicos

REDACCIÓN DE SESIONES

49

involucrados, ¿este asunto fue puesto en conocimiento del Consejo de Defensa del Estado? ¿Se solicitó su intervención en esta causa?

El señor SCHWARTZ.- Nosotros no lo hicimos. El juez árbitro, en Santiago, notificó la sentencia que emitió al Consejo de Defensa del Estado. Por lo tanto, el Consejo de Defensa del Estado está en conocimiento de estos hechos.

El señor DE URRESTI.- Le reitero la pregunta: ¿el Consejo de Defensa del Estado se ha hecho parte?

El señor SCHWARTZ.- No.

El señor DE URRESTI.- Señor Presidente, solicito oficiar al Consejo de Defensa del Estado, con el objeto de poner en conocimiento nuevamente por parte de esta Comisión Investigadora esos hechos, de acuerdo con la exposición que se ha efectuado en esta Comisión.

Además, solicito que, estudiados los antecedentes por el órgano correspondiente del Consejo de Defensa del Estado, se tomen las medidas necesarias, tomando en cuenta que hay dineros públicos involucrados; que hay un peligro de acuerdo con una construcción mal realizada, y que existe una serie de irregularidades, como lo han señalado.

El señor JARAMILLO (Presidente accidental).- Se tomará debida nota, señor diputado.

¿El Consejo de Defensa del Estado no estaba siendo parte?

El señor SCHWARTZ.- Se les comunicó.

Se me preguntó si había habido planificación pública. No, se trataba de una licitación privada, a la que se accedía sólo por invitación. Eso, incluso, está establecido, lo cual me llamó la atención en su momento.

REDACCIÓN DE SESIONES

50

El señor JARAMILLO (Presidente accidental).- ¿No hubo llamado a licitación?

El señor SCHWARTZ.- No, aquí están las bases administrativas digitalizadas. Las bases administrativas generales señalan que se trata de una licitación privada, a la que se accede por invitación.

El señor JARAMILLO (Presidente accidental).- Entonces, no fue licitación pública.

El señor SCHWARTZ.- No, no fue por licitación pública.

El señor JARAMILLO (Presidente accidental).- ¿Cuál fue el monto de la licitación?

El señor SCHWARTZ.- El monto de la licitación no lo tengo en este momento. El monto de los dos grupos de paraderos en los que participó la empresa corresponde a 2.200 millones de pesos. No sé el general. Hay muchos antecedentes que hemos pedido a través de, incluso, oficios de tribunales y no se nos han proporcionado.

El señor JARAMILLO (Presidente accidental).- Es cosa de los tribunales.

El señor SCHWARTZ.- Por supuesto. ¿Quiénes componen Apasko S.A., Flesan S.A y Viacom S.A.? Están don Felipe Carvajal Vargas, Mauricio Moya Mackay y Pablo Merck Cerda. A su vez, realicé una investigación de esta gente a través del Dicom. Hay una red societaria importante, muchos nombres, los que, a lo mejor, no me dicen nada, pero que a esta Comisión pueden dar más luces.

El señor JARAMILLO (Presidente accidental.- Perdón, ¿tiene el nombre de las personas?

El señor SCHWARTZ.- Sí.

Favsa es la abreviatura de Flesan, Apasko y Viacom Sociedad Anónima.

Sin desaparecer, las tres empresas formaron un holding y actualmente trabajan como Favsa.

La empresa Flesan, luego de terminada desastrosamente la construcción del Biotrén, tengo entendido que EFE le retuvo pagos, y nosotros le tenemos una medida precautoria por 900 millones de pesos...

El señor JARAMILLO (Presidente accidental).- Debe haber garantías.

El señor SCHWARTZ.- No, jamás EFE o Fesub le cobró boletas de garantía a Flesan.

El señor JARAMILLO (Presidente accidental).- Tal vez, están aún pendientes.

El señor ORÓSTICA.- Pasadas las fechas, son incobrables.

El señor SCHWARTZ.- Flesan, luego del problema que tuvo en la zona de Concepción y Talcahuano, participó en la demolición del edificio Diego Portales.

Ya me referí a quienes componían el directorio de Fesub. Había dos miembros comunes entre EFE y Fesub.

Me preguntaron si existía riesgo en la estructura.

Efectivamente, las estructuras son peligrosas para su uso. La vibración del paso del tren, unida a la salinidad del clima, hace que los puntos de apoyo se corroan, se quiebren. Cayendo una viga, va a caer toda la estructura de una sola vez, porque está armada en tensión. No son aisladas.

El corte de una viga trae la caída de todo el resto.

En relación con la pregunta de si existieron irregularidades en la adjudicación, desde mi punto de vista, así es.

El señor JARAMILLO (Presidente accidental).- En su momento, en el Ministerio Público, ¿se hizo esa denuncia por el muro?

El señor SCHWARTZ.- Efectivamente. Por eso se habla de estafa al fisco, porque se contrató para construir bien.

Tenían que hacer un muro de cemento de dos metros de altura, con unos pernos empotrados. Luego, Solesa montaba con grúas las estructuras metálicas. Eso era todo.

El problema es que el muro de dos metros no se hizo derecho, está inclinado y tiene una serie de irregularidades. Es imposible montar estructuras en forma normal.

El señor JARAMILLO (Presidente accidental).- ¿Habrá peritos en el tribunal?

El señor SCHWARTZ.- El informe de ingeniería es sumamente claro y está junto con el de topografía.

El señor PÉREZ (Presidente).- Quiero agradecer muy sinceramente a don Manuel Oróstica, gerente general y propietario de Solesa y a don Mauricio Schwartz, abogado.

Estamos investigando y nos interesa conocer la realidad de las irregularidades que se hubiesen cometido en EFE. Queremos ser lo más transparentes posible, no torcer nada ni ocultar la verdad. En la Comisión investigadora está en juego nuestro prestigio.

Vamos a seguir indagando y recibiendo a muchas personas que lo han solicitado.

Es probable que en algún momento volvamos a necesitar de ustedes, vamos a mantenernos en contacto.

REDACCIÓN DE SESIONES

53

Nuevamente agradezco la importante información y valiosa documentación que nos van a dejar.

El señor SCHWARTZ.- Gracias por invitarnos. Siempre pensamos, desde que iniciamos esta investigación, por motivos personales y propios de la empresa, que este es un hecho grave y que va más allá de un conflicto entre privados.

Pone en riesgo a la gente de Talcahuano.

Estamos a disposición de la Comisión para proporcionar cualquier antecedente que requieran.

El señor JARAMILLO.- Señor Presidente, me gustaría saber la fecha de iniciación del conflicto o de la denuncia.

El señor SCHWARTZ.- Fuimos separados de las obras el 29 de septiembre de 2005 y el 7 de noviembre de ese año iniciamos la acción civil de cobro, casi coincidente con el recurso de protección que fue el 9 del mismo mes.

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

-Se levantó la sesión a las 13.12 horas.

**CLAUDIO GUZMÁN AHUMADA,
Redactor,
Jefe Taquígrafos de Comisiones**

