

SESIÓN 2ª DE LA COMISIÓN INVESTIGADORA DE LA RESPONSABILIDAD DE LOS ORGANISMOS PÚBLICOS POR EVENTUALES IRREGULARIDADES EN EL FINANCIAMIENTO EXTRANJERO DE CAMPAÑAS PRESIDENCIALES, CORRESPONDIENTE AL PERÍODO LEGISLATIVO 2014-2018, CELEBRADA EL DÍA MARTES 18 DE ABRIL DE 2017. SE ABRE A LAS 15:02 HORAS.

SUMARIO

- Intervención del ministro de Obras Públicas, señor Alberto Undurraga.

Asisten los diputados (as) señores (as) Coloma, don Juan Antonio; Cornejo, don Aldo; Edwards, don José Manuel; Fernández, doña Maya; Norambuena, don Iván; Núñez, doña Paulina; Schilling, don Marcelo; Walker, don Matías, y Ward, don Felipe. Concorre, además, el diputado Urrutia, don Osvaldo.

Se pone a disposición el acta de la sesión 1ª.

Preside la sesión el diputado señor Aldo Cornejo. Actúa como Abogado Secretario el señor Javier Rosselot y, como Abogado Ayudante, el señor Guillermo Díaz.

El Secretario da cuenta del reemplazo temporal, por esta sesión, del diputado señor Urizar por la diputada señora Fernández.

Concorre, en calidad de invitado, el Ministro de Obras Públicas, señor Alberto Undurraga.

A continuación se inserta la versión taquigráfica de lo tratado en esta sesión, confeccionada por la Redacción de Sesiones de la H. Cámara de Diputados.

TEXTO DEL DEBATE

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

El acta de la sesión 1ª queda a disposición de las señoras diputadas y de los señores diputados.

El señor Secretario va a dar lectura a la Cuenta.

El señor **ROSSELOT** (Secretario).- Señor Presidente, no hay Cuenta.

El señor **CORNEJO** (Presidente).- A la presente sesión estaban citados el ministro de Relaciones Exteriores, señor Heraldito Muñoz, quien envió una nota de excusa para esta ocasión, así que lo volveremos a citar; y el ministro de Obras Públicas, señor Alberto Undurraga, que se encuentra presente. En consecuencia, le damos la palabra para que se refiera a los hechos que le competen en esta materia.

El señor **UNDURRAGA** (ministro de Obras Públicas).- Señor Presidente, entiendo que se me ha invitado a exponer por la vinculación que podría tener la empresa OAS con alguno de los contratos del Ministerio de Obras Públicas.

El señor **CORNEJO** (Presidente).- Así es.

El señor **UNDURRAGA** (ministro de Obras Públicas).- El Ministerio de Obras Públicas tiene solo un contrato en el que participa la empresa OAS, y lo hace como uno de los socios del consorcio llamado Puente Chacao. Tiene el 48 por ciento de propiedad de la empresa OAS. El 51 por ciento, el mayoritario, pertenece a la empresa Hyundai, y el 1 por ciento restante lo tienen las empresas de ingeniería Systra y Aas-Jakobsen.

El contrato fue adjudicado en una licitación pública. El acta de apertura de propuesta económica fue el 9 de diciembre de 2013. Hubo una sola propuesta, de este consorcio, que postuló con un valor de 360 mil millones de pesos y fracción. Dejo este documento acá.

Posteriormente, el 13 de diciembre se aceptó la propuesta pública para la obra "diseño y construcción del puente Chacao", el 17 de febrero de 2014 se toma de razón y el contrato empieza a operar el 18 de febrero de 2014. Es importante tener presente que esta administración partió el 11 de marzo de 2014. Por lo tanto, son hechos anteriores al inicio de la actual administración.

Actualmente, el contrato está en la etapa de diseño, que ha tenido varias interacciones para garantizar que una obra de esa naturaleza tenga los adecuados componentes de diseño, un conjunto de interacciones entre lo que presenta el consorcio y los equipos de vialidad y la inspección fiscal contratada especialmente para hacer el control respectivo.

Es importante aclarar que no ha habido modificación alguna de contrato, porque a veces en conversaciones en distintos lugares se señala que podría haber ocurrido.

Asimismo, que no ha habido pago alguno respecto de ese contrato, porque está hecho con pagos contra hitos. El primer hito es que esté completo y aceptado el diseño, no por pasos. Luego, son hitos constructivos. No se paga contra estados de pago en función de los avances porcentuales. El sentido de ello es que, de haber cualquier problema con el adjudicatario, en este caso, el consorcio Puente Chacao, el resto de la obra se pueda construir sobre ese hito constructivo que ya está pagado.

Además, las garantías están constituidas legalmente y de acuerdo con el contrato. Son dos boletas de garantía de fiel cumplimiento: una del Banco Santander Chile, en representación del Banco Santander Brasil, por setecientos cuarenta y nueve mil ochenta unidades de fomento, y la segunda, por setecientos setenta y nueve mil cuatrocientas cuatro unidades de fomento, del banco HSBC Chile, en representación del banco HSBC Corea.

Son garantías del consorcio, más allá de que en su momento las hayan tomado los distintos controladores del consorcio. Están a la vista, a disposición del Ministerio de Obras Públicas y son parte del contrato que he señalado.

Respecto de otras materias, se ha cursado un conjunto de multas menores a la empresa, producto de la etapa del diseño, y se pagan cuando se descuentan de los estados de pago. Hablamos de multas por la habilitación de la oficina de inspección fiscal, por incumplimiento de instrucciones del inspector fiscal asociadas al plan de instalación, por incumplimiento asociado al plan de calidad, incumplimiento de normativa ambiental, incumplimiento de instrucción del plazo, incumplimiento de instrucción de base administrativa, incumplimiento de instrucción de prevención de riesgos, por ausencia injustificada del jefe de prevención de riesgos del 21 de julio al 4 de agosto, inclusive; por incumplimiento de normativa ambiental en atención a los hallazgos advertidos en acta de fiscalización del consejo de monumentos; por incumplimiento de instrucciones impartidas en folio 1301, tenencia legal de licencia de *software*, etcétera. En resumen, una serie de multas como corresponde a un contrato de esta naturaleza.

Señor Presidente, para los diputados que se están integrando a la sesión reitero que el único contrato que tiene el Ministerio de Obras Públicas en el que participa la empresa OAS es "diseño y construcción del puente Chacao", licitado y adjudicado en la administración anterior, y que empezó el 18 de febrero de 2014.

Respecto de su situación actual, tiene las garantías al día, está en la etapa de diseño, con mucha interacción en cuanto al diseño; por lo tanto, no se le ha dado el visto bueno respectivo. Además, se le han aplicado un conjunto de multas. No ha habido pago alguno, porque el pago tiene que ver con hitos constructivos, de los cuales aún no se cumple ninguno.

Aprovecharé esta oportunidad para describir una fórmula de trabajo que definimos para administrar un proyecto de esta naturaleza, que es más complejo: una vez licitado un contrato de cierta dificultad, el Ministerio de Obras Públicas licita además una asesoría de inspección fiscal que ayuda al inspector fiscal en todas las materias relacionadas con el control y seguimiento de la obra.

Adicionalmente, en el caso que estamos analizando, a comienzos del actual periodo presidencial constituí una comisión asesora ministerial presidida por Juan Carlos Latorre, exsubsecretario de Obras Públicas, la que fue integrada además por Hernán de Solminihac, exministro de la misma cartera; Sergio Contreras, en representación del Colegio de Ingenieros; Oscar Unanue, ingeniero experto en puentes; el intendente de la Región de Los Ríos o su representante, y un alcalde de alguna de las comunas de Chiloé. Antes participaba el alcalde de Chonchi, pero la persona que debe estar en ese cupo no ha sido ratificada luego de la última elección municipal.

Esta comisión asesora ministerial es importante porque, una vez al mes, o a lo sumo cada dos meses, nos permite tener

una visión general de los distintos aspectos del contrato, más allá de aquellos que tienen carácter técnico. Uno de los aspectos que han sido materia de conversación tiene que ver con el contrato propiamente tal y con los asuntos relacionados con la empresa OAS que, como es de público conocimiento, tiene problemas en Brasil.

La comisión asesora ministerial recomendó modificar el contrato en tres aspectos, bajo algunas condiciones, con lo cual el Ministerio de Obras Públicas estuvo de acuerdo. No obstante, ninguno de esos cambios se ha materializado.

La primera modificación que se propuso fue adelantar obras sin tener el diseño completo. Eso se fundamenta en que algunas áreas de la obra contratada no están relacionadas con el diseño de otras, por decirlo "en blanco en negro", aun cuando tal aseveración tiene varios matices. El diseño completo del puente considera una estructura colgante de dos kilómetros y medio de largo, con una altura enorme y tres pilotes bastante grandes, y su diseño completo tiene poco que ver con la construcción del edificio que está al lado. Entonces, perfectamente se puede adelantar la obra del edificio si está listo su diseño de ingeniería, aún cuando falte algo en el diseño completo.

La comisión asesora ministerial, formada por las personas que he nombrado, nos señaló que en ese caso la modificación parecía razonable, pero con una condición que nos pareció del todo obvia: en ningún caso adelantar los pagos, vale decir, hacer el primer pago a medida que esté completamente terminado el diseño, pues aquello constituye un incentivo para concluir las obras anexas y el diseño completo, con todos los ajustes respectivos. Ese fue el primer elemento.

Las otras dos modificaciones propuestas por la comisión asesora responden a solicitudes formuladas por Hyundai, conglomerado empresarial que asumió la función de controlador luego de que OAS se retiró de la gestión del contrato, es decir, no de la sociedad, sino en la práctica. Hyundai nos solicitó dos cambios que nos parecieron razonables, pero condicionados a la salida de OAS.

La primera solicitud consistió en aumentar la cantidad de hitos constructivos. Por ejemplo, las tres pilas estaban en un solo hito constructivo, de modo que nos pareció razonable separarlo en tres y pagar por cada pila al término de su construcción. Después de un análisis técnico de cada uno de ellos, nos pareció razonable aumentar la cantidad de hitos constructivos de 27 a 37, pero sin aumentar los costos. La comisión propuso que tal modificación se haría a medida que la empresa OAS saliera de la estructura de propiedad del consorcio, con lo cual estuvimos de acuerdo.

La otra modificación también responde a una solicitud de la empresa controladora y consiste en que, en caso de que ella u otro comprador adquirieran el 48 por ciento de OAS, el Ministerio podría relajar la obligación de tener una línea de crédito por la cantidad correspondiente al contrato completo.

Le respondimos que eso solo se podría relajar en el caso del nuevo accionista, no en el caso de lo comprometido por

Hyundai. Nos parece que si Hyundai participó en una licitación mediante la cual adquirió un compromiso, con el 51 por ciento, podemos cambiar el requisito por el 48 por ciento restante, de modo que pueda tener una fuente de financiamiento en otro lugar del mundo, en lugar de tener una línea de crédito en la banca nacional. Puede ser una alternativa, pero sujeta a la salida de OAS.

En síntesis, se trata de un solo contrato, en que OAS no participa directamente. El contratante no es OAS ni Hyundai, sino el Consorcio Puente Chacao, en el cual OAS participa con un 48 por ciento de la propiedad. No recuerdo exactamente desde qué año, pero debe ser el 2015 que dejó de participar en la gestión. No obstante, sigue participando en la propiedad, porque no hemos sido informados de ningún cambio en la estructura de propiedad.

El contrato ha avanzado normalmente y estamos en la fase de diseño del puente, que ha tenido más interacción que la contemplada inicialmente por una razón de seguridad, porque no se puede dejar un puente de esta naturaleza con cabos sueltos, sino que deben existir los vistos buenos respectivos en cada una de sus áreas. Por lo tanto, ha tenido bastante interacción en esa línea.

Este es un contrato en que no se ha pagado ni un peso, porque tiene hitos constructivos, y que tiene las boletas de garantía al día, que son del consorcio, no de ninguno de sus controladores. La adjudicación del contrato se produjo en diciembre del 2013 y la toma de razón el 17 de febrero de 2014.

Esos son los elementos que puedo exponer, sin perjuicio de recibir todas las preguntas que sean necesarias.

Le hago entrega de los documentos correspondientes a la propuesta pública, la toma de razón, el diseño, la comisión integrante y la garantía.

El señor **WARD**.- ¿La garantía tiene fecha de vencimiento?

El señor **UNDURRAGA** (ministro de Obras Públicas).- Sí, su vigencia es igual a la duración del contrato.

El señor **CORNEJO** (Presidente).- Tiene la palabra la diputada Paulina Núñez.

La señora **NÚÑEZ** (doña Paulina).- Señor Presidente, por su intermedio, quiero saludar al ministro de Obras Públicas y a sus asesores, a quienes agradezco su asistencia a la sesión, ya que además del ministro Undurraga habíamos invitado al canciller, Heraldo Muñoz, pero este último se excusó. Veo que, al parecer, tiene la agenda muy ocupada. Espero que pueda asistir la próxima semana, siguiendo el mismo *modus operandi* de otra comisión investigadora. Sé que es el canciller, pero es importante que esté presente y, en caso contrario, la Cámara de Diputados posee otros mecanismos que podemos ejercer para que entregue la información que corresponda.

En primer lugar, haré una pequeña introducción o un análisis de este tema, a propósito de un viaje a Brasil que hicimos hace pocos días los diputados Felipe Ward y Rojo Edwards, el abogado y vicepresidente de Renovación Nacional, Eduardo Riquelme, y quien habla. Allá nos reunimos con diputados brasileños que formaron parte de comisiones investigadoras sobre el caso. Uno de ellos presidió una comisión y formó parte de otra. Además, nos reunimos con el viceprocurador general del Ministerio Público de Brasil.

Sabemos que existe una investigación, dentro de una gran operación denominada Lava Jato, en la que han estado involucradas la empresa OAS y otras tantas, como Odebrecht, sobre las cuales haré posteriormente un par de consultas. Tal investigación alcanza a ex-Presidentes de la República de otros países como prófugos, exparlamentarios condenados, varios políticos -de distintos países, insisto- involucrados con condenas en esta operación, y también ejecutivos de una de las empresas que hoy nos convoca.

Es categórica una frase que hemos citado en distintos medios de comunicación, y hace muy poco en un cuestionario que enviamos a la Presidenta Bachelet. No la dijo el diputado, la dijo el viceprocurador del Ministerio Público en Brasil: Este no es un caso de corrupción. Es una red de corrupción para apoyar a gobiernos de izquierda en Latinoamérica. Insisto, así lo definió el viceprocurador en Brasil.

Dicho lo anterior, es relevante entender que hay dos grandes motivos que nos convocan a esta comisión investigadora y a las distintas acciones que hemos realizado por más de un año. El primer motivo está radicado en el Ministerio Público, pues se presentó una denuncia y, por ello, la fiscal Ximena Chong está llevando a cabo una investigación en esta línea. En segundo lugar, nos convoca que dentro de nuestras atribuciones como diputados de la República está la facultad de fiscalizar.

En este escenario, si Chile está involucrado a través de financiamientos en esta operación -ojalá no sea así- o con alguna de estas empresas, hay que considerar que los recursos se entregan a cambio de un favor. Al menos en otros países, el favor consistía en participar en la construcción de grandes obras y si la obra costaba 100, el crédito era por 80 y la diferencia, es decir, los 20 restantes se repartía entre los políticos.

A fin de entrar derechamente en las preguntas, me referiré a las declaraciones de Leo Pinheiro, expresidente de la constructora OAS, y de Duda Mendonça, ejecutivo de la compañía.

Leo Pinheiro fue condenado a 26 años de prisión y su defensoría está negociando con el Ministerio Público de Brasil una delación compensada, es decir, la entrega de información sobre distintas aristas del caso a cambio de una rebaja de condena. De acuerdo al relato de Leo Pinheiro a un periodista de la revista brasileña Veja, el objetivo de OAS era conquistar espacios en el mercado chileno, influenciando la política local con distintos candidatos presidenciales.

Tras dichas declaraciones a la prensa, la fiscal Ximena Chong viajó a Brasil para interrogar a Pinheiro y, de esta manera, acceder a la información. Obviamente, la fiscal guarda silencio al respecto, porque la delación compensada aún no se ha producido.

En consecuencia y por su intermedio, señor Presidente, quiero saber si el ministro o sus asesores conocen a algún ejecutivo de la empresa OAS o si en alguna oportunidad recibieron a un ejecutivo de dicha empresa en el Ministerio. Además, quiero que el ministro responda si conoce a ejecutivos de la empresa Odebrecht.

Si las respuestas a dichas interrogantes son positivas, quiero que el ministro indique quiénes fueron recibidos, cuándo, en qué instancia los conoció, la fecha en que se sostuvo la última reunión y si operó la ley de transparencia o la ley del lobby.

Por otro lado, el ministro dejó muy claro que la única obra en proyecto que vincula a nuestro Estado con OAS, no de manera directa, sino a través de un consorcio del cual la compañía forma parte, es el puente Chacao. En ese sentido, quiero que el señor Alberto Undurraga indique si OAS efectivamente se retiró del Consorcio Puente Chacao. Si la empresa brasileña no se ha retirado, quiero saber qué ocurrió con la Asociación Nacional de Abogados del Ministerio de Obras Públicas, pues dicha organización manifestó que se estaría modificando el contrato, las bases de licitación y que OAS tendría que dejar de formar parte del consorcio para que continúe la obra. Aquello, ¿se concretó o se llevará a cabo? El ministro algo habló al respecto, pero creo que sería bueno que precisara el particular, porque una cosa es que el consorcio continúe con la obra y otra que OAS siga en el consorcio.

Asimismo, si mal no calculo, el contrato para la construcción del puente se adjudicó hace alrededor de cuatro años y, según lo que dijo el ministro, el proyecto está en la etapa de diseño. Quiero que el secretario de Estado corrobore si son cuatro años.

Ahora, si todo depende de OAS y de su retiro del consorcio, ¿cuáles son las condiciones para ello y para que el consorcio continúe con la construcción?

Por último, se hizo alusión a un aspecto que no quedó claro. Tras la licitación o la adjudicación de la obra, el consorcio requirió de recursos o de un crédito para construir y quiero que se precise qué bancos le prestaron los recursos al consorcio o a OAS, pues no sé cómo lo tendrán definido, si es a cada una de las empresas o al consorcio en general. Por lo tanto, ¿qué bancos tienen extendidas esas boletas de garantía?

Gracias.

El señor **CORNEJO** (Presidente).- Tiene la palabra el diputado señor Felipe Ward.

El señor **WARD**.- Señor Presidente, agradezco la presencia de nuestros invitados, especialmente, la del ministro de Obras Públicas.

Tal como señaló la diputada Paulina Núñez, tuvimos la oportunidad de conversar con las autoridades brasileras, en particular, con el presidente de una de las comisiones investigadoras que se constituyó para tal efecto en Brasil y cuyos informes se encuentran en manos del Poder Judicial en Chile, y también con la segunda autoridad de la Fiscalía, don José Bonifácio de Andrada.

La conclusión de dichas autoridades, la cual mencionó la diputada Paulina Núñez, es bien fuerte y es bueno tenerla en consideración al momento de sostener por qué estamos conversando sobre el particular. Nos dijeron que no se trataba de un acto aislado de corrupción, sino de una red de corrupción para mantener un esquema de poder en Latinoamérica. Esa es la conclusión a la que llegó el viceprocurador de Brasil y los diputados, luego del trabajo de las comisiones investigadoras, después de meses de investigación y estando pendiente - como dijo la diputada Núñez- la delación compensada después de la condena, como existe en Brasil a diferencia de Chile.

Quiero dejar claro que no hay acusaciones, porque a veces se cree que desde la oposición hay una tendencia casi natural, de quién sea oposición, a atacar al gobierno de turno en todo, pero no es así. No obstante, por su intermedio, señor Presidente, queremos que el ministro nos entregue información dada la gravedad de los hechos que nos corresponde investigar.

De lo que señaló el ministro -corríjame si me equivoco-, entendí que OAS ya no está en la gestión, en la administración de los contratos, pero aún forma parte de la propiedad, es decir, es parte del consorcio. Por lo tanto, es correcto señalar que el Estado chileno aún tiene contratos con OAS. Entiendo que es así.

Por ello y sin buscar una interpretación alambicada ni mañosa -no es lo que intento-, quiero saber si aún hay contratos pendientes entre el Estado chileno y OAS en los que no se ha pagado y en los que aún hay boletas de garantía pendientes.

Tenía la impresión de que retirándose OAS, no solo de la gestión, sino de la propiedad, había salido del vínculo que tenían con el Estado chileno y ahora entiendo que no es así.

En segundo lugar, quiero saber si, en función de las atribuciones que tiene el ministro, del tiempo que lleva en el Ministerio -sé que es difícil de responder- y de acuerdo a la información que maneja, y complementando quizás lo que señaló la diputada Núñez respecto de si hubo contactos con autoridades o ejecutivos o asesores de la empresa OAS que estén operando en Chile, está en condiciones de descartar cualquier tipo de vínculo irregular con personeros del Ministerio. La red de corrupción de la que habla el viceprocurador de Brasil y el diputado Efraín Filho, de la comisión investigadora, también incluiría a Chile y, por tanto, nos interesa despejar situaciones particulares.

Insisto, quiero saber si el ministro, con la información que tiene y con la que pudo haber recogido, está en condiciones de descartar cualquier tipo de irregularidad o financiamiento -palabras que hoy se acercan bastante a lo que investigamos- de OAS en relación con los contratos que mantiene vigentes con el Estado de Chile.

Gracias.

El señor **CORNEJO** (Presidente).- Tiene la palabra el diputado Rojo Edwards.

El señor **EDWARDS**.- Señor Presidente, agradezco la presencia del ministro de Obras Públicas.

Francamente, quedamos muy impresionados con lo que escuchamos en Brasil y con las noticias que continuamos viendo sobre el caso. El esquema básico era utilizar al Banco del Estado brasileiro para financiar obras que estaban con sobreprecio y de aquellos recursos sacaban una tajadita y se la pasaban a todos los líderes de izquierda en Latinoamérica.

Leo Pinheiro, en conjunto probablemente con los otros 30 señores de OAS, está negociando su delación premiada, como lo llaman los brasileiros, para rebajar la condena de 26 años de prisión. En Brasil la delación compensada ocurre, incluso, después de sentencias no ejecutoriadas; su sistema judicial tiene cuatro niveles y, en este caso, llevan dos. Pinheiro dijo a la prensa lo que leyó la diputada Núñez para que le rebajen la condena y, obviamente, uno se pregunta qué está pasando en Chile y se enfrenta a la posibilidad de que haya habido aporte a campañas y que en Chile hayamos sido parte de esa red, lo cual es necesario investigar.

Entiendo que a fines del 2016 o en algún momento de ese año el Ministerio tuvo otro contrato con OAS para construir el hospital de Rancagua en conjunto con el Consorcio Comsa y Echeverría Izquierdo. Además, entendemos que dicho hospital debió estar listo el 2012, y se entregó finalmente a fines del 2016.

Al igual que en el caso del Canal de Chacao, no habría habido ningún cobro de las boletas de garantía, estando OAS de por medio.

Entiendo que respecto de OAS -no sé si hice bien el cálculo- las boletas de garantía del consorcio del puente del Canal de Chacao suman algo así como la mitad del FNDR del año de la Región de la Araucanía, por lo que son boletas de garantía grandes.

Usted también dijo que el contrato se firmó con ellos en febrero de 2014, haciendo alusión a que fue en el gobierno anterior. Han pasado tres años y medio, y no sé si es normal que haya un atraso tan grande, o si es que estamos atrasados, porque a pesar de haber un atraso muy grande en esta obra, no ha habido ningún cobro de esas boletas de garantía, y las multas que se han cursado han sido multas menores. Por lo tanto, también hay un trato parecido a lo que nosotros vemos que es lo que ocurrió con el hospital de Rancagua, cuando estaba involucrado OAS. Entonces, lo que quiero saber es que

si existe atraso en las obras del Canal de Chacao por qué no se han cobrado las boletas de garantía, y que también nos explique por qué no se cobraron las boletas de garantía en el caso del hospital de Rancagua. Entiendo que OAS vendió su participación casi al final, pero probablemente el atraso venía desde hace mucho antes de la obra. Entonces, la duda es obvia y lo que se busca es saber por qué pareciera haber un trato bastante cercano con OAS.

Por otro lado, hace un tiempo atrás, el señor ministro declaró que es un problema la composición accionaria del consorcio del Puente Chacao, porque hay una empresa, que es OAS, que tiene el 49 por ciento del capital, de la propiedad de este consorcio, y está quebrada. Hyundai se había hecho cargo de la etapa de diseño, pero la construcción debía resolverse ya sea que Hyundai compre la parte de OAS o haciendo entrar a un tercero.

Me preocupa esta declaración -y espero me pueda rebatir- porque cuando usted hace esta aseveración diciendo que Hyundai tiene que resolver esta situación, en vez de amenazar simplemente con ejecutar las boletas de garantía, lo que está haciendo en el fondo es mejorar la posición negociadora de OAS.

¿Qué tendría que haber hecho OAS después de eso? Decirle a Hyundai que le tiene que comprar, porque acá no se está hablando de la ejecución de las boletas de garantía. Entonces, OAS, en un proyecto gigantesco, tiene una mejor posición negociadora para finalmente salir de ella.

También sabemos, porque mi problema -y quiero que me rebata esta argumentación- es que el ministro de Obras Públicas pueda estar mejorando la posición negociadora justo de la empresa a la cual se le está haciendo la imputación de que ha financiado muchas campañas, y potencialmente campañas presidenciales en Chile, lo que ya está bastante comprobado con Enríquez-Ominami, y quizás otras.

Quiero referirme a otro tema. Entendemos que de sus reuniones de la ley del lobby, usted ha tenido reuniones con empresas como Sacyr y Astaldi, donde ambas le han manifestado el interés de comprar la parte de OAS, donde una cosa es que la compre Hyundai o que entre un tercero. La pregunta es si se ha realizado alguna gestión, de su parte, para que tal interés de las empresas Astaldi y Sacyr finalmente se concrete a través de la compra de la participación de OAS, que lo que entiendo hasta ahora, si bien el gobierno no le ha pagado nada, al contrario de lo que decía la columna del señor Engel señalando que se le habían adelantado pagos. Supongo que usted rechaza de plano lo que dice la columna.

El señor **UNDURRAGA** (ministro de Obras Públicas).- No conozco la columna, pero no se le ha pagado nada.

El señor **EDWARDS**.- No se le ha pagado nada. No ha habido ningún pago por adelantado. Sin embargo, no es lo mismo que le compren a uno en la posición negociadora que usted le da cuando dice que a OAS hay que comprarle, que la posición

negociadora que le daría a una eventual salida de OAS si usted le dice que le va a cobrar los 45 o 47 mil millones de pesos, que son el valor aproximado de las boletas de garantía.

Entonces, a nosotros nos preocupa que haya un trato especial a OAS, dado lo que conocimos en Brasil y dado lo que estamos viendo acá, por lo tanto, espero que usted lo pueda rebatir.

El señor **CORNEJO** (Presidente).- ¿Prefiere responder de inmediato o acumula las preguntas?

El señor **UNDURRAGA** (ministro de Obras Públicas).- Prefiero que hagan las todas preguntas.

El señor **CORNEJO** (Presidente).- Tiene la palabra el diputado Matías Walker.

El señor **WALKER**.- Señor Presidente, como dijo el diputado Felipe Ward, no siempre los ministros concurren a estas instancias, sobre todo en la primera invitación.

Creo que es muy interesante el testimonio del ministro y el conocimiento de los hechos. Al respecto, tengo una duda, como diputado y abogado, con lo último planteado por el diputado Edwards. Si no hay incumplimiento de contrato, mal se puede ejecutar una boleta de garantía. Entonces, no entiendo cuál fue la insinuación del diputado Edwards.

El señor **EDWARDS**.- Esa fue la pregunta que se está haciendo.

El señor **WALKER**.- Entiendo que es economista, pero como abogado le puedo contar que se ejecutan las boletas de garantía precisamente cuando hay incumplimiento de contrato, porque el objeto de las boletas de garantía es caucionar tal incumplimiento.

En relación con lo que ha señalado el ministro, quiero hacer una pregunta muy directa: si él tiene conocimiento de qué contratos suscribió la empresa OAS u Odebrecht en el gobierno del expresidente Sebastián Piñera; qué contratos se adjudicó; qué manifestaciones de interés realizó en los distintos procesos de licitación durante el gobierno del ex Presidente Sebastián Piñera, tanto en adjudicación de licitaciones como toma de razón. Me interesa que nos dé luces de aquello.

Además, sería muy interesante complementar, y luego lo pediré formalmente, y citar a los ex ministros de Obras Públicas del gobierno del ex Presidente Sebastián Piñera; me refiero a los señores Laurence Golborne y Hernán de Solminihac y a la señora Loreto Silva, para que también nos puedan complementar esa información.

Por lo tanto, reitero mi inquietud respecto de los contratos y manifestaciones de interés que se celebraron con

esta empresa en el gobierno del ex Presidente Sebastián Piñera.

El señor **CORNEJO** (Presidente).- Tiene la palabra el diputado señor Juan Antonio Coloma.

El señor **COLOMA**.- Señor Presidente, quiero aprovechar de responderle brevemente al diputado Matías Walker, quien quizás no leyó cuál era la lógica del contrato del puente sobre el Canal de Chacao.

Según la información que dio el ministro de Obras Públicas, a esta altura debiésemos estar en la construcción de los pilares extremos del puente. La obra material se debió haber iniciado hace dos años y dos meses. Por lo tanto, es evidente que con un atraso de dos años, y que aún no esté listo el diseño, existe un incumplimiento de contrato, toda vez que las partes se obligaban a realizar una obra que en la práctica no se está haciendo. Para eso no hay que ser economista ni abogado, sino leer el objeto del contrato relativo al puente sobre el Canal de Chacao.

Quiero hacer dos preguntas al ministro. Primero, usted en abril del 2014, cuando asumió la cartera, estableció cuál iba a ser el cronograma de la obra, y dentro del cronograma de la obra, estableció que la construcción de las primeras obras debe realizarse en marzo del 2015, por lo que se establece un extenso cronograma para poder finalizar entre mayo y agosto de 2020.

A la fecha, abril del 2017, llevamos 25 meses de atraso, al menos, en la entrega del diseño. Porque como era necesario tener listo el diseño para poder iniciar obras, y que las obras, según declaraciones que usted hizo en TVN, en septiembre del 2014, debían iniciarse en marzo. Por lo tanto, me interesa saber qué tipo de sanciones y de multas se le han cobrado al consorcio que está construyendo el puente sobre el Canal de Chacao, sino que además esto es evidente que va a traer un atraso en los plazos de construcción. Entonces, quiero saber cómo se pretende enfrentar estos atrasos con el evidente perjuicio, independiente que en los distintos contratos de concesión se pueden adaptar algunos plazos y correr algunos hitos para esperar que esté listo el diseño, cuando el atraso es 25 meses, equivalente a casi un tercio del plazo total del contrato, es evidente que va a traer perjuicios, demoras, atrasos, y esperamos también, si es que corresponde, las debidas multas a la empresa.

El ministro señaló que hasta la fecha el contrato no ha tenido modificaciones y que no se ha pagado nada. Esa es una buena noticia. La pregunta es si se espera que el contrato tenga modificaciones en el futuro.

También señaló que había tres hitos que eran posibles modificar. Primero, aumentar el número de hitos; segundo, iniciar alguna obra antes de que esté listo el diseño. Me parece que son modificaciones razonables que están dentro de la implementación del mismo contrato, pero distintas son las modificaciones que va a tener el contrato para poder adaptar-

se a las nuevas fechas de construcción, toda vez que si el atraso hasta la fecha es 25 meses -no sabemos cuánto le falta aún al diseño-, es evidente que esto va a ir presionando hacia la demora de la construcción del puente sobre el canal de Chacao.

Evidentemente, hay boletas de garantía, sobre todo cuando han sido de público conocimiento los problemas financieros de una de las principales empresas financista de esta obra. Me refiero a OAS.

Además, en marzo de 2016, hace justo un año, el ministro señaló que el diseño de la obra tenía un atraso de entre tres meses y 120 días, pero que durante el segundo semestre de 2016 se iban a iniciar las obras.

La pregunta es qué ha pasado desde esa fecha hasta ahora, porque nos encontramos con un nuevo atraso, al menos de cuatro meses en el inicio de obras. Además, si existe algún compromiso del Ministerio de Obras Públicas respecto de la fecha en que se va a iniciar la construcción del puente sobre el Canal de Chacao, cuándo se espera tener listo el diseño o cuál es el estado actual en que se encuentra el diseño de una obra tan relevante como esta, pues ha impedido que se pueda iniciar la construcción.

El señor **CORNEJO** (Presidente).- Antes de dar la palabra al ministro, pido a los señores diputados hacer las preguntas respecto de la obra propiamente tal fuera de esta Comisión. Por ejemplo, en la Comisión de Obras Públicas. El ministro no tiene problemas en venir a una sesión especial. Aquí estamos tratando de averiguar una cuestión que no tiene que ver con la obra pública propiamente tal. Esta sesión está siendo televisada y pareciera ser que esta investigación es respecto de por qué se ha atrasado la construcción del puente, si es que se ha atrasado.

Además, no es difícil sacar una conclusión, que me veo en la obligación de rechazar, cual es que el atraso o cualquier dificultad en la construcción de la obra o de su diseño pudiera estar asociada a una eventual irregularidad de la empresa.

Entonces, les pido que nos aboquemos al mandato de la comisión, que es el siguiente: "Investigar el cumplimiento y la responsabilidad de los organismos públicos en razón de las eventuales irregularidades por el financiamiento extranjero de las campañas presidenciales...".

Entonces, para que seamos eficientes, limitémonos al ámbito de nuestra investigación.

Tiene la palabra el señor ministro.

El señor **UNDURRAGA** (ministro de Obras Públicas).- Señor Presidente, voy a tratar de contestar todas las preguntas en el orden en que fueron hechas, pero quiero volver a ratificar, para la gente que se viene incorporando a la comisión, que el único contrato en que participa OAS en el Ministerio de Obras Públicas fue adjudicado en la administración anterior y en mi administración no se le ha pagado un peso.

Es bueno fijar esa línea base en cualquier conversación que tengamos aquí. Insisto, fue adjudicado en la administración anterior y en mi administración no se ha pagado un peso por ese contrato.

A continuación, voy responder el conjunto de preguntas.

¿Ha habido cambios de contrato? Vuelvo a decir, no ha habido cambio de contrato alguno.

¿Se planifica hacer algunos cambios de contrato? Sí, hay tres cambios de contrato que parecen ser razonables, pero con condiciones. Ya señalé los de las comisiones asesoras. Uno de ellos, que es adelantar obras no teniendo los diseños completos, sino la parcialidad de los diseños, parece razonable. Lo dicen todos los técnicos en la materia. También la comisión asesora, que es transversal en lo político, donde hay un exministro del gobierno anterior, un exsubsecretario de dos o tres gobiernos atrás y gente del Colegio de Ingenieros que hemos invitado a una reunión -he dejado el decreto de nombramiento de esa comisión-, han señalado que eso parece ser razonable. Sin embargo, eso tiene una condición, cual es que no se adelantan los pagos. ¿Por qué? Porque los pagos solo van a ser hechos cuando esté terminado todo el diseño y, además, terminada la obra específica.

Hay otros dos cambios de contrato que también nos parecen razonables, pero tienen otra condición: que se vaya OAS.

No parece razonable cambiar las condiciones de financiamiento en circunstancias de que hay uno de los socios que solicitó las condiciones de financiamiento. Eso puede ser visto como un incentivo para que se vaya y se resuelva rápido, más que lo que se planteaba en alguna de las preguntas.

Por lo tanto, me parece que son razonables, tanto así que esa comisión completa razonó señalando que parecen cambios de contrato razonables, siempre y cuando se vaya OAS. Eso es lo que puedo señalar respecto de los cambios de contrato.

¿Me he reunido con ejecutivos de las empresas señaladas? Se señalaron dos empresas brasileras.

No he recibido nunca a ejecutivos de esas empresas. Sí he recibido a ejecutivos del consorcio, donde están representantes de las distintas compañías, los distintos socios, lo que es obvio, pero como Consorcio Puente Chacao, no como empresa uno, empresa dos o empresa tres.

¿Cuándo fue la última vez? Probablemente, debe haber sido el 2014 o 2015. Cuando ocurrieron los problemas de conocimiento público que tiene esta empresa en Brasil y se retiró de la gestión, la verdad es que el retiro de la gestión fue total porque dejaron de ir a las distintas reuniones donde participaba el Consorcio.

Respecto de la empresa Odebrecht, no hay ningún contacto que hayamos tenido en el ministerio.

Respecto del rol de cada uno de los socios, debo señalar que está determinado en nuestra legislación. Participan con el capital.

Ahora bien, ¿qué nos interesa como ministerio? Que cumplan la obra para la cual se comprometieron. Por lo tanto, el

rol de cada uno de los socios está establecido desde el momento en que siguen participando de la estructura de la sociedad. Siguen participando en ello, pero en la gestión es un hecho de la causa que esta empresa no ha estado presente desde que se cataliza este conjunto de problemas.

Respecto de los años del contrato, es hasta el 2020. No ha sido cambiado ningún plazo del contrato. De lo que han dicho algunos de los parlamentarios se infiere que han sido cambiados los plazos de los contratos, pero no ha sido cambiado ningún plazo de este contrato y, como señalé, ninguna de las condiciones.

El señor **EDWARDS**.- ¿No tiene atrasos?

El señor **UNDURRAGA** (ministro de Obras Públicas).- Señor diputado, déjeme contestar todas las preguntas en el orden que me fueron formuladas y, si queda alguna duda, respondo de nuevo.

Respecto de si se descartan vínculos irregulares, no soy fiscal para descartarlos. Lo que sí puedo señalar es que en el conjunto de antecedentes no hemos visto vínculos irregulares. Es una forma distinta de contestar la pregunta. Tanto en la etapa de adjudicación -recordemos que se dice que esto es para adjudicar obras irregularmente, pero la etapa de adjudicación no se hizo en esta administración-, que no corresponde a este gobierno, ni en las etapas sucesivas, hemos tenido antecedentes para determinar que hay algún vínculo irregular.

Respecto del hospital de Rancagua, desconozco esa obra. No es de la cartera del Ministerio de Obras Públicas.

En cuanto a las boletas de garantía, el ordenamiento jurídico chileno dispone, y es lo razonable, que se apliquen cuando hay incumplimiento de contrato. Cuando no hay incumplimiento de contrato no tienen ningún sentido de que se apliquen. Más bien actúan como mecanismo de defensa del Estado. Vuelvo a decir que estas boletas de garantía -lo señalé al inicio de mi presentación-, la primera, por 749.080,07 UF, del Banco Santander Chile, en representación del Banco Santander Brasil, y la segunda, por 779.404 UF, del Banco HSBC Chile, en representación del Banco HSBC Corea, están vigentes, y se aplicarán en caso de haber incumplimiento, pero no tiene ningún sentido, y además es ilegal, aplicarlas cuando no hay incumplimiento.

Por lo tanto, me parece que mal podríamos aplicarlas si no hay incumplimiento.

Respecto de otros interesados que pudieran estar en el puente, bienvenidos todos los interesados.

Por eso, la Comisión Asesora Ministerial plantea abiertamente, y está en el acta, cuáles son las condiciones de eventuales cambios de contrato, para que todos los eventuales interesados -el mismo Hyundai, que podría tener una posición dominante, porque conoce más información- tuvieran la información. De ahí el acta de la reunión, que además es pública.

Por lo tanto, todas estas condiciones del contrato constan en un acta de 2015, que es pública. No recuerdo la fecha

exacta, pero se la puedo enviar, señor Presidente. Y es pública justamente para que haya amplitud en el conjunto de la información. De esta forma, para el caso que haya un interesado u otro, ninguno contará con información confidencial, al menos, en lo que respecta a la que genera el Ministerio de Obras Públicas.

Respecto de ser un problema el hecho de tener un socio pasivo, por supuesto que es un problema. Y negarlo es tapar el sol con un dedo. Es un problema, no una imposibilidad, toda vez que el otro socio ha financiado el conjunto de operaciones necesarias, sin recibir -repito, en todo lo que lleva del contrato- ni un peso, porque no se ha pagado ni un peso en esta materia.

Por lo tanto, ¡claro que es un problema! Y los ministros tenemos que decirle la verdad a la ciudadanía, no mentirle. Por lo tanto, cuando decimos que es un problema, estamos diciendo la verdad. Es un problema, pero no una imposibilidad. Tanto es así que el otro socio ha llevado a cabo el contrato.

Respecto de las manifestaciones de voluntad. Bien he señalado que es el único contrato; sin embargo, también en 2013, también en la administración anterior, en el marco de la manifestación de voluntad que, en conjunto con el entonces gobierno argentino, hizo la administración anterior del gobierno chileno respecto del túnel Agua Negra, se invitó a una manifestación de voluntad, en la que las dos empresas señaladas, tanto Odebrecht como OAS, participaron y fueron seleccionadas en esta manifestación de voluntad en 2013. ¿Qué hicimos nosotros en la administración de la presidenta Bachelet? En 2016 desechamos todo ese proceso, por características que no tenían que ver con irregularidades de esa ni de ninguna de las empresas. Pero el efecto práctico es que lo desechamos. ¿Por qué lo desechamos? Porque cambia el proyecto y también el financiamiento. Esta fue una manifestación de voluntad que, en su época, se hizo invitando a las empresas a contribuir con la construcción y con el financiamiento.

A nosotros nos pareció mejor, para los intereses del Estado chileno y para el desarrollo de la obra túnel Agua Negra, conseguir el financiamiento con el BID, de manera de no tener subsidios cruzados de tasas de interés entre Chile y Argentina o viceversa, dependiendo de la situación económica de cada uno de los países.

Obtuvimos ese crédito del BID. Por lo tanto, el proceso de precalificación, que estamos haciendo ahora, es un proceso de calificación con estándar BID y un proceso de precalificación que es solo para constructoras, no para financiamientos.

Entonces, ¿por qué señalo esto? Porque en estas empresas, también en la administración anterior, ha habido una participación como manifestación de voluntad, pero no se concretaron en ningún tipo de contrato, por cuanto desechamos todo ese proceso, no por irregularidades -repito, a propósito de la pregunta del diputado Felipe Ward-, sino porque cambian las condiciones del contrato.

Respecto de incumplimientos, no hay incumplimiento del contrato. Lo que ha habido son reprogramaciones producto de

las observaciones que nosotros le hemos hecho al diseño. Recordemos que el apuro en materia de puentes, también en la administración anterior, ha llevado a un resultado bastante lamentable en Valdivia.

Entonces, lo que estamos haciendo es tomar los resguardos para que el diseño sea adecuado. No hay ningún cambio en las fechas finales, sino que hay una reprogramación. Ahora, es evidente, como dijo el diputado Juan Antonio Coloma y lo conversábamos con él por teléfono, que algunas serán imputables a las bases y, por lo tanto, no es responsabilidad de la empresa, y otras serán imputables a las empresas. En consecuencia, parte de este plazo será de responsabilidad de ellos.

Sin embargo, eso lo analizaremos en su mérito cuando se presente. Hoy día no hay ninguna modificación en los plazos formales que tiene este contrato, ni tampoco nos lo ha sido solicitado; más bien, el conjunto de resguardos que hemos tomado en materia de diseño, nos parece que son los adecuados.

Si olvidé alguna pregunta o debo precisar alguna, por favor, quedo a disposición, aunque creo haberlas contestado todas.

El señor **CORNEJO** (Presidente).- Tiene la palabra el diputado señor Felipe Ward.

El señor **WARD**.- Señor Presidente, quiero que el ministro nos precise si es jurídicamente correcto afirmar, independientemente de cuándo se haya firmado el contrato, que el Estado chileno aún tiene contratos con OAS, porque a pesar de haber salido de la gestión, no ha salido de la propiedad. Por lo tanto, el Estado tiene contrato vigente con OAS.

El señor **CORNEJO** (Presidente).- Tiene la palabra el diputado señor José Manuel Edwards.

El señor **EDWARDS**.- Señor Presidente, agradezco las respuestas del ministro, pero tengo todavía algunas dudas.

Entiendo que el consorcio está tremendamente atrasado con la planificación original y el gobierno, voluntariamente, ha ido reprogramando los plazos para no generar un incumplimiento; en otras palabras, el gobierno le ha dado cada vez más plazo para la etapa de diseño. Estamos hablando de que esto se firmó durante el gobierno anterior. Por lo tanto, llevan más de tres años y todavía no está el diseño; sin embargo, el gobierno, en forma permanente, le ha dado, a través de sus observaciones, más plazo. Entonces, usted nos dice que no pueden cobrar la garantía, porque no ha incumplido el contrato, y no lo ha incumplido porque ustedes mismos le han otorgado más plazo. Eso es lo que entiendo.

Es un trato bastante distinto al que se le dio a la constructora que estaba construyendo el Hospital de Pitrufquén. Recordemos que a esa constructora, con un avance de 20 o 30 por ciento de la construcción completa -no estamos

hablando de diseño-, la sacaron porque tenía un delta de atraso de 30 a 50 por ciento, y el Hospital de Pitrufuquén demoró tres o cuatro años adicionales en terminarse.

Entonces, cuando veo que para algunas obras hay un trato determinado y uno muy distinto para OAS, permíteme, pero no me satisface su respuesta.

Espero más información para entender por qué a OAS, para no cobrarle las boletas de garantía, se le amplía el plazo una y otra vez, en circunstancias que llevamos tres años y medio solo en el diseño de la obra, sin empezar la construcción. Eso es lo primero.

En segundo lugar, quiero saber si ha hecho alguna gestión para que la empresa Astaldi y Sacyr, con quien usted -buenamente lo publicó por transparencia- se habría juntado por ley del lobby, y que ellos le habrían manifestado -por lo menos, está en la descripción de su reunión-, que querían participar del consorcio.

Por último, quiero saber si la quiebra de una empresa le genera al Estado alguna posibilidad para simplemente sacarla o para imponerle algún castigo. Se lo pregunto, porque puede que la fallida tenga alguna deuda y que el acreedor quiera acelerar el proceso de ese tema pendiente. En definitiva, quiero saber si la condición de quiebra de OAS altera en algo el contrato que tiene con el Estado por la construcción del Puente Chacao, porque al menos a nivel de préstamos que se entregan cuando una empresa quiebra, obviamente toda la deuda se acelera de inmediato.

El señor **CORNEJO** (Presidente).- Tiene la palabra la diputada señora Paulina Núñez.

La señora **NÚÑEZ** (doña Paulina).- Señor Presidente, solamente pido que se precise lo de las reuniones que sostuvo con ejecutivos del consorcio del que forma parte OAS. Si así hubiese sido, quiero saber quiénes son, cuándo y en qué contexto los convocó. A lo mejor, el ministro no tiene aquí los nombres exactos; pero le pido que nos haga llegar los nombres de los ejecutivos con los que se reunió.

Por último, en el caso de la comisión asesora, entiendo que el trámite siguiente a los acuerdos que allí se adoptan, es la toma de razón; es decir, tienen que pasar por la Contraloría. Si ese trámite ya se verificó, espero que también lo pueda precisar.

El señor **CORNEJO** (Presidente).- Tiene la palabra el diputado señor Juan Antonio Coloma.

El señor **COLOMA**.- Señor Presidente, si se puede determinar un atraso de la obra, porque el Ministerio de Obras Públicas ha hecho observaciones a un diseño que aún no se encuentra terminado, la pregunta es quién es responsable del diseño: OAS-Hyundai, el Ministerio de Obras Públicas, o ambos. Si no se puede imputar incumplimiento de un contrato por el hecho de que el ministerio no ha aprobado el diseño de la

obra, la pregunta que cae de cajón es de quién es la responsabilidad, ¿del ministerio, del consorcio que está construyendo o ambos son responsables?

La sensación es que, no estando listo el diseño, todavía no hay responsabilidad de ningún lado, y hasta el momento lo único que ha generado es un atraso de al menos 25 meses en el inicio de las obras del puente.

Tal como dijo el ministro, no quiero equivocarme en las palabras, pero dijo algo así como "respecto de cobros menores o multas menores" en la aplicación de un contrato que la próxima semana debería estar cumpliendo 26 meses de operación.

Entonces, la pregunta es de quién es la responsabilidad de que no se hayan iniciado las obras.

El señor **CORNEJO** (Presidente).- Tiene la palabra el ministro Undurraga.

El señor **UNDURRAGA** (ministro de Obras Públicas).- Señor Presidente, jurídicamente tenemos un contrato con el Consorcio Puente Chacao y no con la empresa OAS.

Es evidente que desde el momento en que esa empresa cuenta con una participación accionaria del 48 por ciento, tiene un rol fundamental en un contrato de 360.000 millones de pesos.

Pero si su pregunta es jurídica, tenemos un contrato con el Consorcio Puente Chacao, y lo que pase con cualquiera de sus controladores puede tener efecto o no, en función de cómo se resuelva la situación de ellos.

Del área de vialidad me cambio al área de concesiones para decir que es normal que haya cambios en los controladores de distintas empresas de concesiones, porque hay ventas en el mercado. Hoy, una empresa en particular ha vendido una parte importante -un fondo de inversión- en el caso de entre Vallenar y La Serena, y eso sucede constantemente.

Por lo tanto, en sí mismo no es un problema, en la medida en que se cumplan los distintos elementos que tiene el contrato. Desde el punto de vista jurídico, esa es la respuesta, lo cual no obsta a que la mirada que debe haber desde las políticas públicas no está dirigida solo a lo jurídico, sino a los distintos efectos que pueden existir en el entorno, y cuando los controladores de una empresa tienen problemas pueden generar efectos en el entorno, como está sucediendo hoy.

Respecto de la situación actual, no corresponde que ni el ministro ni ningún funcionario público hagan gestión alguna respecto de que un privado le compre a otro privado, o le venda, o cualquier tipo de gestión comercial entre privados. Por lo tanto, no ha sido así. Creí haberle contestado al diputado anteriormente, pero le reitero la respuesta.

Respecto de la quiebra, tenemos la siguiente situación: cuando quiebra un consorcio, cuando quiebra una empresa constructora, no es razón inmediata para ingresar ese contrato -estamos hablando de la empresa, no de los controladores-,

sino que tienen que manifestarse algunos de los incumplimientos del programa. Lo estamos viviendo hoy a propósito de la quiebra de una empresa constructora que tiene varias obras en arquitectura, en la PDI, otras cosas en la Fiscalía, en distintas regiones de Chile.

¿Cuál ha sido su incumplimiento? Su incumplimiento no está en la quiebra, sino en el contrato. Pero en este caso concreto la empresa no está en quiebra. La situación la presenta uno de sus socios y evidentemente eso genera una situación compleja. Pero, lo he señalado con todas sus letras, la empresa no está en quiebra y se evalúan las empresas en función de si cumplen con las distintas características de un contrato.

El señor **CORNEJO** (Presidente).- En todo caso, la situación financiera de la empresa no ha tenido ningún efecto en la ejecución del contrato.

El señor **UNDURRAGA** (ministro de Obras Públicas).- Exatamente.

El señor **EDWARDS**.- Pero si no se ha ejecutado nada.

El señor **CORNEJO** (Presidente).- Del diseño.

El señor **UNDURRAGA** (ministro de Obras Públicas).- Sobre los nombres no hay problema, enviaremos los que tengamos; pero, repito, que será siempre respecto del consorcio, nunca de una empresa en particular.

Asimismo, no se ha materializado ninguno de los cambios recomendados en su momento por la comisión asesora ministerial, conformada por las personas que ya señalé, que son transversales en lo político y que tienen conocimiento técnico acabado de las distintas materias que abordan respecto del puente Chacao. Los dos últimos, por la condición que ya he señalado de la salida de la empresa OAS. No ha salido la empresa OAS y, por lo tanto, no tienen ninguna posibilidad.

En el primero, que sí estaríamos disponibles a hacerlo, no hemos contado con el acuerdo del controlador actual, toda vez que lo vincula a nosotros. Por lo tanto, es una situación sobre la cual tenemos la voluntad de hacerlo, pero no se ha materializado ninguno de ellos. Para materializarse, deben ser aprobados y visados a través del trámite de toma de razón por la Contraloría en caso de que se lleven adelante. Pero son los únicos tres sobre los que hemos estado trabajando.

Repito, enviaré los nombres solicitados.

Estamos construyendo el puente más complejo de Sudamérica, el cual tiene tres etapas. Las etapas norte y sur están totalmente construidas, así como los distintos accesos. Respecto de la etapa del puente propiamente tal, hemos insistido una y otra vez en que se resuelvan algunos problemas de diseño.

¿Qué ha significado en términos del plazo? No hay ninguna alteración de este. Cuando eso se plantee como un proble-

ma, se hará la evaluación de si corresponde a un problema asociado al ministerio, a las bases licitadas en 2013, porque finalmente los contrapuntos que plantean los contratistas en general son respecto de las bases.

Por lo tanto, ¿será una situación de las bases de licitación de 2013 por el Ministerio de Obras Públicas, aun cuando no haya sido durante mi administración, o es un problema asociado a que los contratistas hicieron mal el trabajo?

Esa evaluación se hará al momento de tener la solicitud -si la tenemos alguna vez- del consorcio por un aumento de plazo, porque puede no presentarla y finalmente acortar los plazos en la etapa de construcción. Puedo decir que esto es bastante probable y en algún momento habrá que hacer esta evaluación, es decir, si se debe a un problema de las bases de licitación de 2013 o es un problema asociado a que el consorcio no ha hecho algunas de las cosas adecuadamente.

En ese momento se determinará de quién es la responsabilidad. Si es responsabilidad de las bases de licitación, se alargarán los plazos, porque no son responsabilidad del consorcio. Si es responsabilidad de la empresa y se alargan los plazos, correrán las multas respectivas en esa materia. Así funciona cualquier contrato de obra pública, y este, con mayor razón.

Vuelvo a decir que este es el único contrato que tiene OAS indirectamente con el Ministerio de Obras Públicas, el que fue licitado y adjudicado en la administración anterior, pero en mi administración no se le ha pagado ni un solo peso.

El señor **CORNEJO** (Presidente).- Tiene la palabra el diputado señor Marcelo Schilling.

El señor **SCHILLING**.- Señor Presidente, por su intermedio, quiero preguntar al ministro cuánto costaría al fisco desahuciar el contrato de construcción del puente Chacao para dedicar esos recursos a algo más útil y menos resistido.

El señor **CORNEJO** (Presidente).- Tiene la palabra el diputado señor Rojo Edwards.

El señor **EDWARDS**.- De las respuestas entregadas, entiendo que el ministro no ha hecho ninguna gestión para que las empresas Astaldi y Sacyr entren o participen de alguna manera en el consorcio Puente Chacao. Entiendo que esa es la respuesta que me está entregando.

También me gustaría saber quién es el responsable del otorgamiento del plazo adicional que se entregó a la obra más importante que se está realizando en Chile. ¿Quién es el responsable? ¿Quién firma el papel? ¿Quién es el responsable directo de entregar ese plazo?

Aunque el ministro no me ha dado una respuesta, quiero decirle, por intermedio del señor Presidente, que cuando expresa que, dado que una empresa quiebra, se dice, a través de la prensa, que la solución es que Hyundai le compre a OAS, está bien, quizás no hubo un rompimiento de contrato, porque

el Ministerio de Obras Públicas, simplemente, le dio más tiempo, pero cuando usted dice que hay que comprar la empresa o que un tercero debe entrar comprándole a la empresa, es obvio que se mejora la posición negociadora que tiene OAS, y eso es una forma muy distinta de tratar a una compañía que la que yo he visto que este gobierno, en general, ha tratado a las empresas que están en construcción o en concesiones.

Respecto del Hospital de Pitrufrquén, cabe señalar que llevaba 17 o 20 por ciento de avance en la construcción y quedó dos años parado, con un guardia. Probablemente hubo robos, llovió, se deshizo y hubo que comenzar a construirlo de nuevo, sobre esas bases. Entonces, uno ve un comportamiento en un tipo de construcción y otro comportamiento en otro. Por lo menos necesito más información para entender por qué hubo un trato tan distinto, por lo menos respecto de la obra a la que tengo acceso y que conozco desde antes.

El señor **CORNEJO** (Presidente).- Tiene la palabra la diputada señora Paulina Núñez.

La señora **NÚÑEZ** (doña Paulina).- Señor Presidente, quiero precisar, porque cuando intervino el ministro, usted lo interrumpió para hacer una apreciación, que la situación OAS no era la que había influido en el retraso de la obra. Sin embargo, cabe señalar que el mismo ministro ha hablado públicamente, y lo ha reiterado en la comisión, en relación con que OAS salga rápidamente de este contrato, más allá de las apreciaciones que ha hecho el diputado Ward que, por supuesto, comparto.

El señor **CORNEJO** (Presidente).- Pero por otras razones.

La señora **NÚÑEZ** (doña Paulina).- Sí, lógico, por otras razones, pero es precisamente lo que hoy día está investigando la Fiscalía: cuáles son esas razones.

El señor **CORNEJO** (Presidente).- Eso, déjeselo al Ministerio Público.

La señora **NÚÑEZ** (doña Paulina).- Efectivamente, la situación sí ha influido en la obra.

El señor **CORNEJO** (Presidente).- Tiene la palabra el diputado señor Juan Antonio Coloma.

El señor **COLOMA** -. Señor Presidente, solo quiero aclarar que mis comentarios eran respecto de las declaraciones que dio el propio ministro, a la salida de la Comisión de Obras Públicas en marzo de 2016, donde se da cuenta de que Undurraga reconoció un atraso en el proceso. Eso fue en marzo de 2016 y, textualmente, dice: "Los mayores tiempos de 120 días que hay en la etapa de diseño y de revisión del diseño es algo deseable, es deseable por la seguridad del puente y la buena construcción, es algo necesario y prudente y a la

vez es recuperable en la etapa de construcción". Ya han transcurrido 13 meses, más los 4 meses iniciales, son 17 meses y la duda es hasta dónde se podrá recuperar la etapa de construcción. ¿Por qué lo digo? Porque el secretario de Estado dijo: "la demora se basa en observaciones que se hicieron a las exigencias de resistencia sísmica y que deben ser resueltas por el consorcio". En ninguna parte dijo que hay un problema de evaluación que debe ser resuelto por el contenido de las bases de licitación o qué es lo que establecen las bases de licitación, sino que el ministro señala, expresamente, que las demoras se deben a las observaciones que -me imagino que en el Ministerio de Obras Públicas- se hicieron a las exigencias de resistencia sísmica. El ministro reconoce que deben ser resueltas por el consorcio, según sus palabras textuales de marzo de 2016. Por lo tanto, según entiendo, aquí no hay problemas de interpretación de las bases, que deben ser resueltas llegado el momento, sino que los problemas son de índole técnico, como es la resistencia sísmica, que se debe resolver y que esto habría acarreado, a marzo de 2016, un atraso de 120 días. Estamos en abril de 2017, 13 meses después, y aún no tenemos claridad, como comisión, respecto del estado de avance del proceso, si este tipo de observaciones fueron o no resueltas y cuáles son las piedras de tope que todavía le quedan al diseño.

Para terminar, quiero saber cuánto le falta al diseño, porque parece que la piedra de tope del inicio de la construcción es la demora de, al menos, 25 meses. Reitero, cuánto le falta al diseño de la construcción del Puente Chacao para entrar en operaciones.

El señor **CORNEJO** (Presidente).- Tiene la palabra el señor ministro.

El señor **UNDURRAGA** (ministro de Obras Públicas).- Señor Presidente, se lo voy a volver a repetir al diputado Edwards, porque parece que no toma nota adecuadamente: no hay cambio en el plazo del contrato. Insisto, no ha habido ningún cambio en el plazo del contrato. Cuando se contrata, se contrata con diseño y construcción juntos, ingeniería más construcción; por lo tanto, si se toma mayor tiempo en el diseño, se acorta el tiempo de construcción que tiene disponible el consorcio. Si se atrasa, en ese momento se le pasan las multas. Si en algún momento intermedio el consorcio solicita un aumento de plazos y aduce alguna causal asociada a las bases, se analiza en su mérito, pero, insisto, no hay ningún tipo de cambio en los plazos de este contrato y diseño de construcción.

Tal como leía el diputado Coloma, lo que se tiene que hacer es reprogramar. Creo que lo leyó tal cual; por lo tanto, es consistente con lo dicho en esas declaraciones mías, que no sé cuándo fueron emitidas. Lo que debe hacer el consorcio es reprogramar dicho trabajo, de manera de adecuar la construcción. Si en el proceso hubiese algún elemento asociado a las bases de licitación, porque es obvio que puede haberlo, se analizará en su mérito.

¿Cuáles podría haber? Hay una disputa en este momento en el sentido de si el coeficiente sísmico para revisión estaba claramente estipulado en las bases. El punto es que, más allá de lo que se resuelva en las bases o más allá de lo que resuelva cualquier comisión arbitral respecto de si es responsabilidad de las bases de 2013 o responsabilidad del consorcio, lo que no es responsabilidad de ningún gobierno ni de ningún ministro es aprobar o dejar que se apruebe un diseño respectivo si no tiene el coeficiente sísmico que los técnicos dicen que debe tener; eso es evidente.

También hay otra situación que tiene que ver con que las bases que se pusieron a disposición en 2013, más bien contemplaban el estudio de suelo marino, anterior al terremoto de 2010. Entonces, insisto, eso es parte del riesgo del consorcio o es parte de un cambio en las condiciones. Naturalmente, son algunas de las preguntas que tendrán que responderse en su mérito en su momento. ¿De quién? Respecto del consorcio, independiente de quiénes sean sus controladores.

En cuanto a quiénes son las personas que hacen estas reprogramaciones, en general son inspectores fiscales. A ese nivel se resuelven estas materias, distintas reprogramaciones. El inspector fiscal tiene todo el respaldo del director nacional de Vialidad, del director general de Obras Públicas, del subsecretario y de quien habla, para no aprobar un proyecto que no tenga el coeficiente sísmico que exigen los técnicos. Parece obvio, ¿no? Me parece increíble que se dude de ello; por lo tanto, quiero señalarlo de esa forma y volver a decirlo: no hay cambio alguno en el plazo total contratado, tal como la vez anterior en una comisión de esta naturaleza, no investigadora, se me preguntó respecto de plazos, qué es lo que sucedía cuando se reprogramaban, se imputaba al plazo completo del contrato. No hay cambio en ello y tampoco hay incumplimiento, toda vez que el contrato sigue vigente.

Desde el punto de vista del Estado, terminar hoy día un contrato de esta naturaleza -para contestar la pregunta del diputado Schilling-, que fue licitado a un buen precio, si hoy día lo volviéramos a licitar sería a un precio distinto; por lo tanto, desde el punto de vista del Estado, la verdad es que sería más caro volver a hacerlo. Usted hace una pregunta implícita y se refiere a ocupar los recursos de otra forma; sin embargo, la evaluación social que se hizo en su momento fue que era necesario un puente de esta naturaleza y, por lo tanto, una licitación nueva por el cambio en los precios de las construcciones en el mundo, significaría un precio más alto para el Estado. Eso no significa que a toda costa haya que mantenerlo, pero en la medida en que estén cumpliendo, no hay razón alguna para terminar un contrato.

El señor **CORNEJO** (Presidente).- Tiene la palabra el diputado Señor Rojo Edwards.

El señor **EDWARDS**.- Señor Presidente, entiendo que el ministro no se ha referido al Hospital de Rancagua.

El Señor **CORNEJO** (Presidente).- Señores diputados, vamos a citar al ministro Muñoz para la próxima sesión.

Sigamos el mismo orden que habíamos convenido en la sesión pasada, invitar al subsecretario Galilea y al director general de Concesiones.

Después de la exposición del señor ministro, ¿tiene sentido invitar al subsecretario de la cartera o hay alguna razón especial para insistir en ello?

El señor **EDWARDS**.- Sugiero mantener la invitación.

El señor **SCHILLING**.- Es para carearlos, indirectamente.

El Señor **CORNEJO** (Presidente).- Para la próxima sesión vamos invitar al ministro de Relaciones Exteriores.

Quedaría el coordinador de concesiones.

¿Insisten en esa petición?

¿Hay alguna otra propuesta de citación o invitación para la próxima sesión?

Tiene la palabra el diputado Walker.

El señor **WALKER**.- Señor Presidente, dados los antecedentes que ha entregado el ministro respecto de las adjudicaciones de contratos del gobierno del expresidente Piñera, sería importante invitar a los exministros de Obras Públicas de esa época. Me refiero a la señora Loreto Silva y a los señores Laurence Golborne y Hernán de Solminihac.

El señor **CORNEJO** (Presidente).- ¿Para la próxima sesión?

El señor **WALKER**.- Para la sesión que usted disponga.

El señor **CORNEJO** (Presidente).- Tiene la palabra la diputada señora Maya Fernández.

La señora **FERNÁNDEZ** (doña Maya).- Señor Presidente, entiendo que algunos de nuestros colegas piden invitar al coordinador de Concesiones.

El señor **CORNEJO** (Presidente).- Señora diputada, lo vamos a dejar para después.

Tiene la palabra el diputado Edwards.

El señor **EDWARDS**.- Señor Presidente, en el Hospital de Rancagua, ya que no tiene la información el ministro de Obras Públicas, cuando la empresa Comsa quiebra, según la información que tengo, quienes continuaron la construcción fueron las constructoras OAS y Echeverría. Esa construcción tenía como plazo hasta 2012, y por problemas que incluso hizo notar la Contraloría siguió adelante, hasta fines de 2016.

Por lo tanto, propongo invitar a quien haya sido el responsable del no cobro de las boletas de garantía.

El señor **CORNEJO** (Presidente).- Parece que eso tiene que ver con el Ministerio de Salud.

Señor diputado, ¿quiere invitar a la ministra de esa cartera?

El señor **EDWARDS**.- Señor Presidente, si me permite, voy a averiguar quiénes tienen que ver con ello y, una vez que tenga la información, la haré llegar al señor Secretario.

El señor **CORNEJO** (Presidente).- Tiene la palabra la diputada señora Paulina Núñez.

La señora **NÚÑEZ** (doña Paulina).- Señor Presidente, en la primera sesión, cuando hicimos el listado de los citados y de los invitados, usted dijo -así lo entendí- que partiéramos por los invitados, porque algunos podrían responder si venían o no a la Comisión, y continuáramos priorizando a los citados que sí tienen que asistir.

En consecuencia, lo único que le pido, sin ninguna objeción a lo que ha dicho el diputado señor Walker, son dos cosas. Primero, que insistamos con los citados, que tienen la obligación de venir, a fin de no terminar utilizando otro instrumento dentro de la Cámara de Diputados; segundo, que extendamos también la invitación a los exministros de Obras Públicas del primer gobierno de la Presidenta Michelle Bachelet, porque, según los antecedentes que deben estar en Fiscalía, esta operación de izquierda en Latinoamérica venía desde hace bastante tiempo. Por lo tanto, sería bueno extender la invitación a los exministros de Obras Públicas del primer gobierno de la Presidenta Michelle Bachelet.

El señor **CORNEJO** (Presidente).- ¿Quiénes son?

La señora **NÚÑEZ** (doña Paulina).- No tengo idea, pero el señor Secretario lo podrá averiguar.

Por último, quiero precisar, y dejar en acta, lo que recién escribió el diputado Matías Walker en su *twitter*, medio de comunicación muy notable. Me refiero a lo siguiente: "En Comisión Investigadora el ministro Undurraga señala que el último contrato adjudicado a OAS fue en el gobierno del ex Presidente Piñera".

Entonces, dejemos claro algo. Cuando convenga, vamos a hablar de OAS, y cuando convenga, vamos a hablar de consorcio.

Tengo muy claro que la única obra que tiene OAS en Chile es a través del consorcio de que forma parte. Por lo tanto, a eso nos vamos a referir, lo cual obviamente voy a precisar vía *twitter*, y también me gustaría que ello quedara en acta.

El señor **CORNEJO** (Presidente).- Tiene la palabra el diputado Matías Walker.

El señor **WALKER**.- Señor Presidente, por su intermedio, me tomo las palabras de la diputada señora Paulina Núñez para

que explique exactamente lo mismo al diputado Edwards. No puede ser consorcio cuando nos conviene y OAS cuando no. Digo esto, ya que fue el diputado Edwards quien ha sostenido la teoría de que hay que ejecutar una boleta de garantía por un incumplimiento de OAS. Por lo tanto, pido que se aplique la misma regla y no tengo problema en aclararlo.

El señor **NÚÑEZ** (doña Paulina).- Señor Presidente, es importante que quede en acta que hay una pequeña confusión. Cada uno continuará en sus diálogos con la confusión.

El señor **CORNEJO** (Presidente).- ¿A qué confusión se refiere?

La señora **NÚÑEZ** (doña Paulina).- A que hay un consorcio, del cual forma parte OAS.

El señor **CORNEJO** (Presidente).- Eso es lo que ha dicho el ministro en forma majadera.

Tiene la palabra el diputado Edwards.

El señor **EDWARDS**.- Señor Presidente, solo para complementar la petición del diputado Walker y de la diputada Núñez, porque él pidió que se invitara a los exministros de Obras Públicas del gobierno del expresidente Piñera. Sin embargo, hay una tercera obra en la que participó OAS, en 2008, en Chile, en conjunto con Aguas Andinas. Me refiero al colector de aguas servidas del río Mapocho.

Entonces, también podríamos agregar a personas que nos den información respecto de esa obra, porque creo que tiene sentido lo que han dicho ambos diputados.

El señor **CORNEJO** (Presidente).- ¿Cuál es su propuesta?

El señor **EDWARDS**.- Señor Presidente, que se invite a quienes fueron los responsables. Probablemente, a representantes del Ministerio de Obras Públicas respecto del colector de aguas servidas del río Mapocho, en 2008, toda vez que fue OAS quien lo construyó.

El señor **CORNEJO** (Presidente).- Hay una propuesta que el diputado Walker hizo personalmente, y no a través de *twitter*, para invitar a tres exministros de Obras Públicas del gobierno del expresidente Piñera, y hay una lista de personas que ustedes señalaron como posibles invitados.

Entonces, ¿respetamos este orden o vamos intercalando invitados para la próxima sesión?

El señor **WARD**.- Señor Presidente, creo que sería bueno escuchar primero a los citados que van a venir a la Comisión, y luego a los invitados.

El señor **CORNEJO** (Presidente).- Solo se encuentra citado el subsecretario de Obras Públicas, por lo que pregunté

expresamente si era necesaria su asistencia después de la intervención del ministro.

El señor **WARD**.- Señor Presidente, podríamos tomar esa decisión después de la venida del canciller.

El señor **CORNEJO** (Presidente).- Por lo tanto, para la próxima sesión solo vendría el canciller.

El señor **WARD**.- Podríamos dejar a alguna otra persona en reemplazo en caso de que nuevamente no asista.

El señor **CORNEJO** (Presidente).- Entonces, reiteramos la citación al ministro de Relaciones Exteriores para el martes subsiguiente y les avisaremos oportunamente la invitación de otras personas, aunque es muy probable que no venga ninguna.

EL señor **WARD**.- Incluidos los que ha planteado la diputada Núñez.

El señor **CORNEJO** (Presidente).- Así es.

Agradezco la asistencia del ministro y de sus asesores a nuestra Comisión.

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

Habiéndose cumplido con el objeto de la presente sesión, se levanta a las 16:27 horas.

ALDO CORNEJO GONZÁLEZ
Presidente de la Comisión

JAVIER ROSSELOT JARAMILLO
Secretario de la Comisión