

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

**PERÍODO LEGISLATIVO 2018- 2022
369ª LEGISLATURA
ACTA DE LA SESIÓN N° 6, ORDINARIA
CELEBRADA EL DÍA LUNES 31 DE MAYO DE 2021, DE 17:30 A 19:01 HORAS.**

SUMA

La Comisión se abocó al conocimiento de su mandato.

ASISTENCIA

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

Asistieron en forma telemática los diputados Miguel Mellado Suazo, Ricardo Celis Araya, René Manuel García, René Saffirio, Gustavo Sanhueza y, las diputadas Ximena Ossandon, Alejandra Sepúlveda y Claudia Mix.

Asimismo, concurrió el diputado Andrés Molina.

Actuó como Abogada Secretaria de la Comisión, la señora María Teresa Calderón Rojas; como abogado ayudante, el señor Ignacio Vásquez Mella y, como secretaria ejecutiva, la señora Erica Sanhueza Escalona.

Concurrió como invitado, en forma telemática, el Director Nacional de Vialidad del Ministerio de Obras Públicas, señor Jaime Retamal y, el ex Director Regional de Vialidad de la Araucanía, señor Rodrigo Toledo.

ACTAS

El acta de la sesión 4ª, se da por aprobada, y el acta de la sesión 5ª, queda a disposición de las señoras y señores diputados.

CUENTA

Se recibió el siguiente documento:

1.- Correo del Gabinete del Contralor General de la República, por medio del cual remite copia de los siguientes documentos:

a) Estudio sobre observaciones y recomendaciones en Obra Pública.

b) Radiografía de la Corrupción.

c) Informe Final N° 247/2020.

d) Cabe hacer presente que la carpeta correspondiente a todas las fiscalizaciones que se han realizado en el MOP de la Región de La Araucanía desde 2008 a la fecha, se encuentra pendiente ya que dado a su volumen no puede ser despachado por correo electrónico.

ORDEN DEL DÍA

La Comisión se abocó al conocimiento de su mandato.

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

El ex Director Regional de Vialidad de la Araucanía, señor Rodrigo Toledo.

ACUERDOS

Se adoptaron los siguientes acuerdos:

1. Oficiar al Director Nacional de Vialidad, para que informe y detalle sobre todos los llamados a licitación pública que efectivamente se concretaron en la Región de La Araucanía, precisando aquellas que se declararon desierta y que dieron lugar a una asignación directa, en el periodo de los últimos seis años.

Asimismo, emita un pronunciamiento sobre el caso de la Constructora Carlos Rene García Gross y Compañía, indicando cuáles fueron las obras que la empresa se adjudicó y dejó sin ejecución. A su vez, individualice las nuevas licitaciones que se tuvieron que realizar para completar las obras inconclusas.

2. Invitar para la próxima sesión del lunes 14 de junio 2021 al ex Director Regional de Vialidad de la Araucanía, señor Rodrigo Toledo.

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

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

Habiendo cumplido con su objeto, la sesión se levanta a las **19:02** horas.

MARÍA TERESA CALDERÓN ROJAS
Abogada Secretaria de la Comisión

**COMISIÓN ESPECIAL INVESTIGADORA DE EVENTUALES
IRREGULARIDADES OCURRIDAS EN EL MINISTERIO DE OBRAS
PÚBLICAS, PARTICULARMENTE EN LA REGIÓN DE LA ARAUCANÍA**

SESIÓN EN FORMATO MIXTO:

(Presencial y vía telemática)

Sesión 6ª, celebrada en lunes 31 de mayo de 2021,
de 17:30 a 19:01 horas.

Preside el diputado señor Ricardo Celis.

Asisten las diputadas señoras Alejandra Sepúlveda y Ximena Ossandón, y los diputados señores René Manuel García, Miguel Mellado, René Saffirio y Andrés Molina.

Participan, en calidad de invitados, el director Nacional de Vialidad del Ministerio de Obras Públicas, señor Jaime Retamal, y el exdirector regional de Vialidad de La Araucanía, señor Rodrigo Toledo.

TEXTO DEL DEBATE

-Los puntos suspensivos entre corchetes corresponden a interrupciones en la transmisión telemática.

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

El acta de la sesión 4ª se declara aprobada.

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

El señor Secretario dará lectura a la Cuenta.

*-El señor **VÁSQUEZ** (Secretario ayudante) [vía telemática] da lectura a la Cuenta.*

El señor **CELIS**, don Ricardo (Presidente).- Ofrezco la palabra sobre la Cuenta.

Ofrezco la palabra.

Señora Secretaria, ¿es posible que envíe a nuestros correos los documentos de la Contraloría General de

República, sobre los cuales se hizo mención en la Cuenta?

La señora **CALDERÓN**, doña María Teresa (Secretaria) [vía telemática].- No hay problema, señor Presidente.

El señor **MELLADO** (don Miguel) [vía telemática].- Señor Presidente, si no es información privada, nos podrían enviar un *link*, con el objeto de revisar la información por capítulo.

La señora **CALDERÓN**, doña María Teresa (Secretaria) [vía telemática].- Señor diputado, enviaron un *link*, pero tuvimos problemas para abrirlo. De los cuatro documentos, solo pudimos acceder a tres.

El señor **GARCÍA** (don René Manuel) [vía telemática].- ¿Cuántas páginas tiene el documento?

La señora **CALDERÓN**, doña María Teresa (Secretaria) [vía telemática].- No lo sé, señor diputado.

El señor **CELIS**, don Ricardo (Presidente).- Lo concreto es que es mucho material.

Ofrezco la palabra sobre puntos varios.

Ofrezco la palabra.

Esta sesión tiene por objeto abocarse respecto de los hechos vinculados al Ministerio de Obras Públicas en la Región de La Araucanía. Para ello, han sido invitados el director nacional de Vialidad del Ministerio de Obras Públicas, señor Jaime Retamal, y el exdirector regional de Vialidad de La Araucanía, señor Rodrigo Toledo.

Tiene la palabra el señor Jaime Retamal.

El señor **RETAMAL** (director Nacional de Vialidad del Ministerio de Obras Públicas) [vía telemática].- Señor Presidente, por su intermedio saludo a todos los miembros de esta Comisión Especial Investigadora.

No traigo una presentación audiovisual, pero haré un relato que quiero compartir con ustedes, para luego quedar disponible para las preguntas que quieran generar.

Con el ánimo de contextualizar un poco, más allá de los temas puntuales que está abordando esta comisión - que entiendo han sido tratados con otros personeros y autoridades-, no quiero repetir las cosas que ya han

sido presentadas con anterioridad, como la extensa y muy clara presentación que hizo el señor contralor y la que, posteriormente, realizó el seremi de Obras Públicas de la Región de La Araucanía.

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

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

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

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

admisibles, para, posteriormente, revisar su oferta económica.

De acuerdo con nuestra reglamentación se debe adjudicar a la empresa que entregue el menor valor o el menor precio.

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

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

Sin perjuicio de toda esta etapa, que es previa al inicio de las obras -que también ha sido objeto de las observaciones de esta comisión y de la auditoria que ha llevado adelante la Contraloría Regional respecto de un proyecto en particular-, los proyectos tienen la posibilidad de ser modificados. Esas modificaciones deben contar con la aprobación del inspector fiscal; pero no basta con ello, porque también hay una comisión que se forma especialmente para estos efectos, la cual debe manifestar sus observaciones o su conformidad con esa modificación.

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

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

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

Si bien nuestro reglamento tiene la figura de los anticipos, en general no la utilizamos. En todo caso, de realizarse actividad con anticipo esta exige una garantía económica asociada al anticipo que eventualmente se llegara a otorgar. Pero no es el caso de las obras o las consideraciones que tiene esta comisión investigadora y que son las que estamos comentando en este momento.

Como dije, esos estados de pago, además de tener las obras ejecutadas y reconocidas, tienen una serie de exigencias en términos de documentación, justamente para dejar constancia y trazabilidad de que todo se ha hecho en regla, se ha hecho en los tiempos y considerando - como digo- la obra ejecutada, el pago a los trabajadores de la empresa, en fin, todos esos elementos deben estar copulativamente disponibles para dar curso a un estado de pago.

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

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

ejemplo, las cauciones o garantías que la empresa debe presentar, ya sea al inicio de la obra o por modificaciones.

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

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

Aquí hay un tema importante que tiene relación, a veces, con las dificultades de los equipos de trabajo para atender todo el quehacer. Esto no lo digo como excusa, simplemente lo relevo como un elemento a observar.

Hecho todo este contexto, en materias que hoy está investigando esta Comisión Especial Investigadora, que dicen relación con situaciones irregulares o anómalas que se pueden haber producido en los últimos años en la ejecución de este quehacer, sin perjuicio de que son - como digo- muchos los contratos que están en ejecución.

La expectativa ciudadana es que no haya problemas con ninguno de ellos y más allá de un tema estadístico estamos conscientes que las situaciones que hemos vivido son complejas, por lo tanto, ameritan una atención especial.

Ahora bien, en estos casos particulares también han operado otros elementos de control o de corrección que son parte de la batería de herramientas que dispone este servicio para atender su rol y abocarse en identificar falencias, algunas de ellas pueden ser netamente

procedimentales o administrativas, como es el caso de las auditorías, y otras que puedan significar alguna responsabilidad de carácter administrativo, como es el caso de los sumarios.

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

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

Yendo a lo que pueden ser espacios de observación específica, que puede significar medidas disciplinarias y eventualmente otras acciones como las que se pueden ventilar en la justicia, también hay otras que pueden tener que ver con buscar formas de mejora.

La Contraloría ha llevado una serie de auditorías en el tiempo, en todo el territorio, pero particularmente hago mención a las que tienen relación con la Región de La Araucanía. Ahí ha planteado una serie de elementos que debiéramos incorporar para mejorar y que intentan, a su vez, dar cuenta de cuáles son los hallazgos principales y correspondería que nosotros abordáramos de manera más diligente o más explícita. Uno de ellos tiene que ver con el pago de obras no ejecutadas y eso es muy

claro, es una cosa que no solo no se debe hacer, sino que no se puede hacer y eso se ha seguido reiterando, es una mala práctica que debe ser no solo sancionada, sino que evitada a toda costa, por la vía no solo de instrucciones que pueden ser formales, sino también por el fortalecimiento de nuestra cultura de probidad al interior de la Dirección Nacional de Vialidad.

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

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

Sin perjuicio de lo anterior, el llamado de atención que se nos hace y hoy trabajamos en eso, en diferentes formatos y con diferentes apoyos, es que nos aseguremos que donde estamos interviniendo, por la vía de la ocupación de esta glosa presupuestaria especial, sean efectivamente caminos que corresponden a esta denominación.

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

Por otro lado, asociado a las mismas observaciones o a las mismas inquietudes que dan origen a esta Comisión Especial Investigadora, hemos hecho algunos ajustes, algunos cambios. Hoy hemos tratado de fortalecer nuestra área de proyectos en la Dirección Regional de Vialidad, lo mismo que en el área de contratos, de tal manera de asegurar que estamos haciendo las cosas oportuna y debidamente, y también estamos aumentando la cantidad de ojos que están observando nuestro quehacer. Solo por poner un ejemplo, en el caso de las comunidades indígenas, teníamos a una persona a cargo hasta hace un tiempo, hoy tenemos cuatro personas trabajando en esa área, justamente para asegurar que la red que estamos atendiendo se haga debidamente.

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

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

etapa de secreto, en consecuencia no puedo comentar mayores elementos.

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

Eso es lo que puedo compartir, como una especie de relato inicial, en el que he tratado de colocar en contexto todos los elementos que forman parte del proceso de selección, adjudicación, ejecución y liquidación de un contrato, particularmente incorporando también los elementos que dicen relación con los estados de pago.

Por otro lado, quiero mencionar las dos situaciones más conocidas o comentadas respecto de las dificultades que hemos tenido en algunos proyectos, particularmente con algunos contratistas de la Región de La Araucanía, como en los casos de la constructora CIAL y de la empresa asociada al señor Fulgeri.

Cabe señalar que hemos llevado adelante este sumario, del que estamos informando a la Contraloría Regional, para efectos de cumplir con las exigencias que nos hace a través del informe final de la auditoría especial. También hemos hecho algunos ajustes y mejoras en los procesos al interior de la Dirección Regional de Vialidad, con el ánimo de mejorar las situaciones que han sido levantadas en esta auditoría, y algunos otros elementos más técnicos, que también han sido observados por la Contraloría, particularmente lo que dice relación con los antecedentes de que dispone el contratista para hacer su propuesta y con algunas inquietudes que se nos ha pedido responder en un cierto plazo respecto de si con la solución que se aprobó definitivamente se alcanzó a avanzar algo en este contrato, en términos de si hacer un relleno con terraplén correspondía o no a obras de conservación o más bien de mejoramiento. Ese también es un elemento que debemos responder a la Contraloría Regional dentro de las próximas semanas.

Eso es todo cuanto puedo informar, como relato inicial.

El señor **CELIS**, don Ricardo (Presidente) [vía telemática].- Muchas gracias.

Tiene la palabra el diputado Andrés Molina.

El señor **MOLINA** (vía telemática).- Señor Presidente, me alegro de que hayamos tenido el resultado de la Contraloría, debido a una petición que se hizo prácticamente hace dos años y que fue demorando. Como hace mención en detalle el señor Jaime Retamal, claramente había una serie de irregularidades y de temas que fueron afectando, sin duda, la vida económica de los contratistas, porque el tema es mucho más que CIAL y que el señor Fulgeri. En verdad, tenemos a un señor García Gross y a un montón de personas que han quedado en el camino últimamente, y también empresas como CIAL, que tenía alrededor de 40 años, de primera categoría, etcétera.

Teniendo presente que hace un año y medio solicité un listado de todos los sumarios pendientes que había en Vialidad, haré llegar a la comisión toda esa información, porque no solo es una petición a la Contraloría de que se envíen todos los sumarios que tienen que ver con las acciones realizadas posteriormente a la denuncia hecha por el tema Fulgeri, sino porque se ha vuelto una costumbre mantener sumarios año tras año, muchos de los cuales vienen, incluso, de gobiernos anteriores y no han terminado. Me gustaría saber cuál es la razón de aquello, porque denota dejación, falta de preocupación y no se le toma el peso a la Contraloría, y a partir de eso hago la siguiente pregunta.

Primero, cuando el seremi concurrió a la comisión, mencionó que no se le nombraba en el informe de la Contraloría, cosa que no es verídica. Sin embargo, en la página 58 aparece señalado muy claramente, ya que hacía gestión administrativa en favor del contratista.

Segundo, es sumamente importante que tengamos a la vista todas las licitaciones hechas en el último período. Lo digo porque, al igual como él, desde el

primer día se aseveró que no había irregularidades y que todo estaba hecho de manera perfecta, pero el informe de Contraloría indica todo lo contrario. Además, él aseveró que ninguna licitación se había realizado en forma directa.

Por lo tanto, me gustaría solicitar, a través de la Secretaría, el detalle de todas las licitaciones realizadas, indicando las diferencias de precio. Hay licitaciones que fueron desestimadas en su momento y no solo las de CIAL, de García Gross, etcétera.

El señor **CELIS**, don Ricardo (Presidente) [vía telemática].- Diputado Molina, para precisar, ¿usted está solicitando que el director informe de todas las licitaciones por contrato, por llamado a licitación pública y otras por asignación directa? ¿Desde qué período en adelante?

El señor **MOLINA** (vía telemática).- Señor Presidente, todas son públicas.

Requiero información de las de este último período, porque quiero referirme a lo que el propio seremi mencionó, en cuanto a que durante su gestión no se hizo ninguna asignación directa. Por lo tanto, quedo con una preocupación, puesto que él también dijo que no había sido nombrado en el informe de Contraloría. Insisto, me gustaría tener conocimiento de todas las licitaciones que se han hecho, tanto de las públicas como de aquellas por asignación directa, en las cuales no hay competencia y se asigna directamente.

El señor **CELIS**, don Ricardo (Presidente) [vía telemática].- Para ser más precisos con el mandato de la comisión, hagamos la petición de información por lo menos desde los últimos seis años.

¿Habría acuerdo?

El señor **MOLINA** (vía telemática).- Señor Presidente, no tengo ningún problema.

Estoy hablando acerca de las aseveraciones que él mismo hizo, y por eso quiero corroborarlo.

El señor **CELIS**, don Ricardo (Presidente) [vía telemática].- Esa información sería recibida de manera amplia por todos los integrantes de la comisión.

El señor **MOLINA** (vía telemática).- En el caso del contratista García Gross, me gustaría saber cuáles fueron las obras que dejó y cuáles son las nuevas licitaciones que se hicieron de los proyectos que quedaron "sin ejecución", es decir, botados por esa empresa. Como no tengo ese detalle, me gustaría saber más sobre ese contratista.

Por último, quiero consultar si el director de Vialidad que asumió durante este gobierno y que venía del gobierno anterior, señor Rodrigo Toledo, todavía es funcionario del Ministerio de Obras Públicas.

Eso es todo, señor Presidente.

El señor **CELIS**, don Ricardo (Presidente) [vía telemática].- Tiene la palabra la diputada Alejandra Sepúlveda.

La señora **SEPÚLVEDA** (doña Alejandra) [vía telemática].- Señor Presidente, por su intermedio, saludo al director nacional de Vialidad, cuya presencia hoy es muy importante para esta comisión.

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

Entonces, qué acciones fiscalizan de estas ampliaciones de contrato, porque no puede ser que una o dos personas tomen estas decisiones. Porque si hay ampliación de contrato es porque hubo un mal diseño, o porque ese diseño que se utilizó no fue actualizado. Estoy pensando más que en Vialidad, en el Agua Potable Rural, donde un diseño puede pasar hasta diez años y luego se vuelve a hacer, quedando fuera del margen presupuestario.

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

En su minuto, pedí que nos pudieran enviar las ampliaciones de contrato que se habían producido en las regiones. No sé si habrá llegado esa información.

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

El señor **CELIS**, don Ricardo (Presidente) [vía telemática].- Tiene la palabra la diputada Ossandón.

La señora **OSSANDÓN**, doña Ximena (vía telemática).- Señor Presidente, agradezco la exposición de don Jaime Retamal.

En la misma línea de la diputada Sepúlveda, cuando uno habla de este *modus operandi*, ella dice que puede ser por el mal diseño, pero tal vez ni siquiera sea por eso, porque es el modo de operar. Cuando se parte diciendo que se adjudica siempre al menor precio, una forma es ganarla con un menor precio, sabiendo que va a venir, sí o sí, una ampliación de contrato y esto uno lo ve no solo aquí en esta región en concreto y en esta situación; lo vi mil veces en situaciones municipales, también. Entonces, mi pregunta es qué tan frecuente son estas ampliaciones de contrato o qué tan poco frecuente es que una obra que se licita termine sin ninguna ampliación de contrato. Curiosamente es siempre. Entonces, si yo voy a licitar me tiro al más bajo, porque sé que necesariamente va a venir una ampliación de contrato. Esa es la gran conclusión. Lo conversamos con el contralor la vez pasada. Esto mismo pasa en todos lados.

Entonces, por qué al menor precio, cuando muchas veces lo barato cuesta caro, y en este caso cuesta más que caro, cuesta carísimo. Las ampliaciones de contrato terminan muchas veces duplicando o triplicando el precio original.

Quiero saber su experiencia personal y cuántas son, más o menos, las obras que realmente se adjudican y terminan al mismo precio original y cuánto es el porcentaje de obras que tiene esta ampliación de contrato. ¿Es un problema de mal diseño o es un *modus operandi* la ampliación de contrato?

El señor **CELIS**, don Ricardo (Presidente) [vía telemática].- A la vez de agradecer su presencia, señor director, quiero saber si la situación que vive La Araucanía respecto a esta anomalía es solo de La Araucanía o es un tema nacional.

Intuyo, por lo que escuché de las otras diputadas, que no es tan solo en La Araucanía. Entonces, cuál es el peso específico que tienen estas situaciones en distintas regiones.

En segundo lugar, qué tan frecuente es que las empresas quiebren y dejen abandonadas muchas obras. Aquí se ha mencionado a la empresa CIAL, que dejó cinco o seis obras; García Gross, que dejó un par de obras; Fulgeri y no sé qué otras empresas. Esto en poco tiempo. En muy poco tiempo estas empresas quiebran y dejan todo abandonado. Algunas han cambiado de razón social y han vuelto a tener obras. No sé si ustedes tienen alguna idea de cuántas de estas empresas, que quiebran, después toman o retoman obras con otra razón social.

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

Ahora bien, el seremi -porque no tenemos un director nombrado- no sé si es subrogante o suplente, lleva un buen tiempo. Esta situación es compleja en esta región desde hace dos años, pues habiendo hecho la denuncia, tenemos un director que no es titular en su cargo y se establecen bases de publicidad -en estos tiempos económicos difíciles- escritas y radiales, que son llevadas adelante por el seremi. Me extraña lo que está ocurriendo en nuestra región y con un director en esas condiciones.

Finalmente, parece que aquí el hilo se cortó por lo más delgado, porque después de una denuncia pública, de connotación nacional, quien termina yéndose para la casa es el director de Vialidad, habiendo un sumario de por medio, en que la fiscal no recomienda su alejamiento de la institución, sino que una sanción pecuniaria. Tengo dudas en relación a esos aspectos. ¿Tiene usted alguna información sobre ello?

Tiene la palabra, señor Retamal.

El señor **RETAMAL** (director nacional de Vialidad del Ministerio de Obras Públicas) [vía telemática].- Señor Presidente, se me preguntó al comienzo particularmente por el caso del ex director regional de Vialidad, don Rodrigo Toledo.

Bueno, él hoy no está trabajando en la Dirección General de Vialidad. Presentó su renuncia hace un par de meses atrás. Simplemente quiero comentar que él no ha sido despedido, no fue desvinculado forzosamente de la institución. Él, y esto es de público conocimiento, fue suspendido de sus funciones por instrucciones, en su momento, del fiscal instructor, básicamente, por motivos propios de la investigación. Se cambió al fiscal instructor y dejó de ser una persona vinculada a la Dirección de Vialidad para ser, en este caso, una fiscal relacionada con la Fiscalía del Ministerio de Obras Públicas. Terminado el proceso de investigación, la misma fiscal procedió a levantar esa suspensión, dado que el sumario seguía su curso y también entendiendo la efervescencia que esta situación estaba causando, en términos mediáticos, en la misma región. Con el ánimo de dar cierta tranquilidad a todos los actores en su quehacer profesional, procedí a nombrarlo en otro rol que reconociera su enorme experiencia como profesional de la dirección. En nuestra jerga cumplía un rol de funcionario grado 4, que es el nivel superior de los profesionales, rol desde el cual muchos profesionales destacados asumen direcciones regionales, por ejemplo, y que en un momento la asumen y después las dejan de asumir. En este caso particular -como digo- con las intenciones que les he manifestado, resolví que era

mejor destinarlo a otras labores, sin cambiar, incluso, su asiento -cosa que conversamos-, es decir, su domicilio laboral, para que pudiera acompañar desde su experiencia otras labores, particularmente vinculadas a la Región de Los Ríos, una región vecina, por los proyectos importantes que estamos llevando en esa región.

Sin perjuicio de ello, y también haciendo uso de su libertad ciudadana, Rodrigo Toledo decidió renunciar y hoy no está trabajando con nosotros en la Dirección de Vialidad. Eso es lo que puedo informar respecto de la situación de don Rodrigo Toledo.

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

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

Tenemos conciencia de eso, razón por la cual en el caso particular de la Región de La Araucanía hemos intentado reforzar nuestros procesos, nuestros procedimientos asociados a la elaboración de los proyectos. Incluso, eso dice relación con poder hacerlos de manera más acuciosa, lo que puede tener algún efecto

eventual en los costos asociados, sin embargo, queremos tener una mejor ingeniería.

Ahora bien, quiero hacer una distinción. Hay proyectos complejos, cuya ingeniería básica nos puede dar ciertas ideas de cómo sería la ejecución definitiva de estas obras, en los cuales podemos tener ciertos niveles de disparidad importante. Dependiendo del caso, hicimos el sondeo donde había que hacerlo, y no desde el punto de vista de los procedimientos, sino desde el punto de vista, por ejemplo, de cómo era la conformación geológica de una determinada roca de apoyo para un puente u, otro ejemplo, como es el caso que esperábamos normalmente, que ha sido la historia de nuestros caminos de conservación, donde uno espera que las modificaciones no sean tan grandes, por cuanto estamos hablando de proyectos que, en términos de complejidad, no tienen la envergadura de estos otros que les mencioné, y que nosotros llamamos proyectos específicos.

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

En el caso específico de las conservaciones, la idea es que sean proyectos que sean fáciles de afinar, en términos de que estamos hablando de conservaciones. Muchas veces no hay ni siquiera mayores modificaciones de trazado, y por ello se intenta que no haya expropiaciones. Lo que se busca, en términos generales, es poder otorgar, primero, una lógica de saneamiento; en el caso del manejo de las aguas, eventualmente se hace con algunas obras, como alcantarillas, para poder evacuar debidamente las aguas, y después de eso se busca proteger el suelo, porque esa es la lógica de la conservación, a través de algún tipo de material, por

ejemplo, una capa granular y posteriormente una capa asfáltica, de tal manera de evitar que ese camino se nos vaya erosionando durante el invierno por las lluvias o a consecuencia del viento y levantamiento del polvo en verano. Esa es un poco la lógica de lo que se hace.

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

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

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

Particularmente, en el caso de este proyecto, nos encontramos con un camino, que estamos revisando adicionalmente, que precisamente no es no consolidado. Y justamente, uno de los elementos complicados es que estamos en presencia de un suelo natural que no era capaz de absorber las cargas de los vehículos, y por esa razón es que técnicamente se planteó en su momento la

posibilidad de evitar que el bulbo de presiones llegara a ese suelo, y se buscó colocar este elemento intermedio para efectos de impedir que, una vez que el camino entrara en operación, las propias cargas del mismo lo deterioran de manera acelerada.

Ahora, el aprendizaje que tenemos que hacer ahí, no solo dice relación con poder buscar formas para evitar las modificaciones de contratos, sino también poder eliminar algunas restricciones que hoy tenemos en términos particulares de caminos básicos.

Hoy, tenemos una restricción que está asociada a un costo, lo cual es muy razonable para efectos de entender que la idea es que el beneficio social sea mayor que los costos sociales que implica la ejecución de este tipo de trabajo. Sin embargo, no solo tenemos una restricción normativa, en términos del costo, sino también en términos de las características de la estructura. Tenemos allí un elemento que para nosotros significa una restricción, porque se nos restringen las dimensiones de determinados elementos.

Actualmente estamos trabajando en términos de innovación, por ejemplo, en mecanismos que nos permitan evitar el uso de áridos; entregar mayores soportes a partir del mismo suelo original; reciclar eventualmente otros caminos y otras estructuras de pavimentos, etcétera. Es decir, estamos buscando formas de hacerlo más económico, más amigable con el medio ambiente, más rápido para las personas, sin embargo, hoy topamos respecto de ciertas normativas, que se escribieron hace muchos años, entendiéndose que el costo no solo se podía restringir por la vía del número, sino también por la vía de la estructura o del tipo de materiales y las dimensiones de los mismos.

En ese sentido, vamos a empezar a trabajar, y digo empezar, porque levantamos esto como un elemento importante en el proceso de aumentar los caminos que probablemente podamos atender desde la Dirección de Vialidad en todo el territorio. Sin embargo, a esto queremos agregar otro elemento importante, que dice

relación justamente con esto que ustedes mencionaban del *modus operandi*.

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

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

Así es que estamos embarcados en una mejora importante y comenzando a elaborar un proyecto que apunta a repensar la manera en que hacemos la conservación de caminos en la Dirección de Vialidad en todo el territorio y, como digo, particularmente se hace presente, dadas las condiciones naturales de los caminos que nos toca atender en la Región de La Araucanía al igual que ocurre en algunas zonas de Ñuble y de Biobío, en donde no solo es por un tema del camino consolidado o no originalmente, sino por la dificultad de disponer de

áridos. Entonces, hay que buscar mecanismos para atender estos caminos, sin tener que hacer uso de los áridos. Lo mismo nos pasa en Isla de Pascua, y, por eso, vamos a llevar adelante un proyecto en la misma línea de incorporar las mejoras tecnológicas que pueden significar mucho ahorro de recursos y, al mismo tiempo, llegar con soluciones más pertinentes y rápidas.

Por consiguiente, tenemos una tarea que surge de todas las observaciones que se han levantado, a partir de estas situaciones complejas que distan mucho de lo ideal, pero estamos buscando una mejora más estructural para la conservación de caminos.

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

Respecto de la consulta de si esto mismo se da en otras partes, hay que decir -como he tratado de explicarles- que efectivamente se da en muchos lugares. Quizá, en otras partes se da de otra forma, ya sea por dificultad para acceder a ciertos materiales, lo que puede empujar el costo y con ello la falta de sustentabilidad de nuestros proyectos.

En cuanto al punto específico de las modificaciones, si bien, no se dan en todos los contratos, se dan en una proporción menor, sobre todo, los de conservación, pero sí hemos visto un alza de ellos y, por eso, estamos tratando de atender esto de una manera mucho más estructural, viendo qué entendemos por una conservación y no escondiendo la cabeza ante esta realidad. Si bien, todos los que hemos sido formados en el mundo de la gestión de proyectos sabemos que estos están sujetos a modificaciones, porque es lo que nos surge en forma espontánea, creemos que esa es una respuesta muy simple, que no da cuenta de las expectativas ciudadanas respecto

de nuestro quehacer, particularmente en los temas asociados a la conservación.

La otra consulta que dice relación con la presencia de nuestro director regional de Vialidad de la Región de La Araucanía, les comento que él ejerce su rol como primer subrogante.

Don David Venegas es un funcionario de carrera de nuestra dirección nacional; asumo que lleva unos 24 años de servicio en la dirección; ha participado en distintos roles. La mayor parte de su carrera funcionaria la hizo en la Región del Biobío, región donde el rol que tenía hasta antes de asumir esta responsabilidad que le solicitamos era de jefe de ingeniería de esa dirección. En una etapa de su carrera también fue director regional del Biobío; en fin, le pedimos especialmente que acompañara a esta región en el proceso que sabíamos que iba a ser un poco complejo -para ser sincero, no esperábamos que fuera tan largo-, teníamos todo un plan de trabajo asociado para acompañar a esta región, que sabemos que es la más grande en términos de red vial, pero lamentablemente la pandemia dificultó llevar a cabo el plan de acompañamiento y apoyo que queríamos llevar adelante con la región. Esa es la condición actual de don David Venegas.

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

Permítanme hacer un paréntesis.

En todas estas historias, en vez de apuntar a que hagamos las cosas más fluidas, terminamos, un poco por temor, incorporando muchos elementos que hacen que hoy,

por ejemplo, nuestras modificaciones -y esta es una opinión muy personal, pues es muy difícil desprenderse del rol para asumir esas posiciones- formen parte de un debate interno que estamos teniendo.

Hoy, soy de aquellos que piensa que, a veces, los cuidados del sacristán terminan matando al señor cura, intentando colocar uno y mil certificados, y, con eso, lo único que hacemos es dificultar el quehacer no solo de las empresas, sino también de nuestros propios funcionarios. Se les olvidó pedir un papel y, en realidad, lo que caucionaba era algo que otro papel ya lo había pedido, o peor aún, un papel que ya teníamos nosotros mismos. Entonces, al respecto estamos haciendo un trabajo desde la subdirección de Obras, porque esto que ustedes están viendo, que dice relación con los convenios de conservación -no quiero con esto minimizar-, pero al compararlo con las obras específicas -y ustedes tienen ahí obras muy importantes en la región- estoy pensando particularmente en el puente sobre el río Cautín, que son de gran envergadura, toda modificación es cada vez más engorrosa.

A veces, tenemos órdenes de ejecución inmediata y que por el nombre nos hace pensar que son inmediatas, pero no tienen nada de inmediatas porque pueden pasar varios meses hasta que una orden de ejecución inmediata se materialice, por lo mismo, porque, producto de nuestra experiencia un poco traumática, no hemos sido capaces de encontrar la causa de raíz y hemos ido colocando cada vez más documentos. Quizá, al respecto debemos hacer un *mea culpa* un poco gremial, desde el punto de vista de cómo abordamos esas cosas en el mundo público, particularmente los ingenieros y la gente que se aboca a las auditorías técnicas.

A modo de anécdota, les voy a contar que estábamos viendo una modificación en un proyecto muy importante, y me lo mencionaba el inspector fiscal, en el sentido de tener el cuidado de asegurarse de que, por el rol que cumplo, yo firme el documento respectivo y, por eso también algunos fiscalizadores me piden que firme adicionalmente un documento en el que digo que leí

detenidamente lo que firmé anteriormente. Esto parece algo ridículo, y, como les digo, no quiero plantearlo como una caricatura, sino más bien como un comportamiento que hemos tenido en el tiempo, de que por intentar buscar una mayor probidad, hemos ido dificultando más los procesos y la carga que opera sobre nuestros equipos, nuestros inspectores fiscales, nuestros directores, los encargados de contratos, los encargados de proyectos y, por cierto, también los residentes de las empresas, las personas que financian y sustentan económicamente a las mismas. ¡Para todos ellos esto es una gran dificultad!

Hoy, nuestro principal problema está en las obras específicas, pero esto que estamos conversando y que se ha levantado en este último tiempo, sin duda, es una señal de que esa misma labor debemos cumplirla también en los contratos de conservación.

En consecuencia, hay empresas que quiebran. No tengo una estadística ahora, pero me permitiré levantarla y hacerla llegar, en términos de cómo ha estado este proceso en la última media década o desde hace siete años, para ver de qué manera hemos visto una variación en esta figura. Obviamente, lo vamos a tener que unitarizar de alguna manera, porque no es lo mismo que quiebre una empresa en cinco contratos a que quiebre una en cien. Por eso, vamos a tratar de buscar un indicador que efectivamente dé cuenta de esta realidad.

Entonces, lo que tenemos son tres cosas que veo y aprecio en el tiempo que llevo realizando esta labor: Las empresas que quiebran entrando de buena fe a un negocio que no conocían, sin perjuicio de todas las dificultades que estamos comentando; aquellos sobre los que uno empieza a hacerse la idea de que no entran precisamente de buena fe, sino que parte del modelo es estar entrando y saliendo, cambiando de nombre para volver a entrar por otro lado, y lo hemos visto en algunas situaciones, que nos han llevado, incluso, a ciertos procesos judiciales, en particular, en algunas regiones del norte; y también puede ser que, con o sin experiencia, estamos en presencia de caminos no

consolidados, lo cual trae una dificultad técnica mayor a la que se consideró cuando se elaboró el proyecto, que esperaba ser un proyecto "simple". Con eso no quiero quitar el valor de lo que eso implica, pero, sin duda, es distinto abordar un camino que ya está listo para recibir su protección, que otro que requiere un tratamiento, porque si solo lo protegemos, lo único que vamos a ver es un deterioro acelerado, y ahí tenemos un tema pendiente.

Eso es cuanto puedo responder a las preguntas que han surgido.

El señor **CELIS**, don Ricardo (Presidente) [vía telemática].- Quiero decirle que tengo la mejor impresión de don David Venegas, director que está en La Araucanía. Lo que no entiendo es que una región que está en crisis no tenga un director titular.

Le voy a volver a preguntar por la publicidad radial y escrita que la Dirección de Vialidad -lo dijo el seremi- instruyó respecto de que todas las regiones y todos los proyectos debían tener publicidad radial y escrita, adicionalmente, la que está siendo llevada adelante por el seremi de la Región de La Araucanía.

El señor **RETAMAL** (director Nacional de Vialidad del Ministerio de Obras Públicas) [vía telemática].- Señor Presidente, creo que lo peor que podría hacer un director nacional, aparte de decir no sé, es contarle un cuento. Por lo tanto, prefiero decir que no estoy en conocimiento, en detalle, y hacerles llegar por escrito, si le parece, esa respuesta a la brevedad.

El señor **CELIS**, don Ricardo (Presidente) [vía telemática].- Perfecto, se lo agradecería mucho.

Ofrezco la palabra.

La señora **CALDERÓN** (Secretaria) [vía telemática].- Señor Presidente, se encuentra conectado el señor Toledo.

El señor **CELIS**, don Ricardo (Presidente) [vía telemática].- Sí, lo tengo claro. Es importante hablar con el director y también con el señor Toledo, incluso lo podríamos invitar a una próxima sesión. Le rogaría

que le explicara que aún no hemos terminado con el director.

La señora **CALDERÓN** (Secretaria) [vía telemática].- Está presente, señor Presidente.

El señor **CELIS**, don Ricardo (Presidente) [vía telemática].- Perfecto, es importante su participación.

Tiene la palabra el diputado Andrés Molina.

El señor **MOLINA** (vía telemática).- Señor Presidente, felicito al director nacional, no lo conocía, como tampoco conozco al director regional. Lo felicito porque que lo que él habla lo tiene muy claro, y me parece que la transparencia que denota su manera de expresarse y de contar la realidad, me deja muy tranquilo.

Por otra parte, hay algo que me quedó dando vueltas, pero no sé si es parte de la realidad. Dentro de las condiciones que facilitan el poder clasificar a las empresas, se habla de que estas tengan funcionarios que hayan trabajado en Vialidad, por cuanto eso le da, inmediatamente, la posibilidad a un empresario de hacer andar su empresa en una equis categoría. O sea, en las licitaciones o clasificaciones se exige tener personas que hayan trabajado en Vialidad.

Me gustaría que lo aclarara, por favor, para saber si efectivamente es así, y si lo encuentra bueno.

Lo otro que me preocupa -siempre lo he escuchado- es que este equipo de Vialidad es como una familia. Por eso, dentro de mi preocupación como diputado, está el tema de lo que significa hacer uso del Estado para colocar familiares, parientes, etcétera. Particularmente, es un tema que me preocupa y que me gustaría despejar respecto del Ministerio de Obras Públicas.

¿Tiene el Ministerio de Obras Públicas alguna claridad o alguna forma de actuar respecto de lo que significa tener a familias completas, hijos, abuelos, parientes, primos, etcétera? ¿Qué conocimiento tiene de eso, realmente? Hasta qué nivel se llega en el Ministerio de Obras Públicas, más allá del tema político, porque no se habla de si son de un color u otro, sino más bien de una familia.

No estoy hablando de Vialidad, probablemente me extienda un poco más al Ministerio de Obras Públicas.

Esas son mis dos preguntas.

Gracias.

El señor **CELIS**, don Ricardo (Presidente) [vía telemática].- Tiene la palabra el señor Jaime Retamal.

El señor **RETAMAL** (director Nacional de Vialidad del Ministerio de Obras Públicas) [vía telemática].- Señor Presidente, respecto de la figura de las empresas contratistas que forman parte del registro, la verdad es que lo que se pide tiene que ver más bien con experiencia de personas y de la misma organización, experiencia que puede tener su origen tanto en la actividad privada como pública.

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

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

Efectivamente, así como las empresas reclutan, por decirlo de alguna forma, personal que ha construido su experiencia en el mundo privado, también tienen la posibilidad de invitar a participar dentro de sus

equipos de trabajo a personas que han construido su experiencia en el servicio público, particularmente en esta dirección.

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

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

Respecto de la consulta relacionada con la familia, soy hijo de ferroviario, por lo que puedo decir que desde hace muchas décadas las familias ferroviarias eran eso: familia ferroviaria. Mi abuelo fue ferroviario, mi papá, mi mamá y tuve una hermana que también trabajó en ferrocarriles. Incluso, quiero confesarles que mi primera práctica de obrero la hice en los patios de carga de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado (EFE).

Por lo tanto, conozco la lógica de las familias vinculadas a un determinado quehacer, y así como hemos hablado de la familia ferroviaria, aquí se ha hablado históricamente de la familia vialina. Hay que ser vialino para ser reconocido, sobre todo por la gente mayor; por lo tanto, hay que ganarse un espacio ante la gente con más años de experiencia, lo que también es un tema.

Sin embargo, esta dirección tiene una cosa muy especial: hace un reconocimiento muy importante desde el punto de vista técnico, por lo menos su jefatura. Tampoco tengo mucha experiencia, asumí el cargo en agosto del año antepasado. Entonces, para efectos de ser un verdadero vialino es difícil porque no tengo una historia de tantas décadas como sí la tiene Rodrigo

Toledo o David Venegas, que llevan muchos años en este rubro.

Una forma de ganarse el respeto es justamente demostrando ciertas habilidades técnicas para sacar adelante no solo las tareas, sino también para aportar en términos de conocimiento.

Ahora, lo que sí puedo decir es que esta figura de la familia vinculada a los parentescos, va en retirada. Me acuerdo de una conversación con una persona -da lo mismo en qué región del país- que me decía que estaba muy molesto, muy inquieto, porque un pariente no había quedado en un cierto cargo. Le dije: "qué lástima, ojalá pueda volver a postular." Y me responde: "no, es que para mí es un legado que esta persona quede." Le dije: "bueno, los tiempos en que corre el legado tiene que ser por sus caminos, no por sus parientes, por muy interesados que estén en trabajar acá."

Para eso existen ciertos procesos que tratamos de respetar lo más posible, digo lo más posible porque hoy estamos en una lógica de recuperación económica por un déficit de personas importantes. Por ello estamos haciendo concursos, pero por la vía abreviada; invitamos gente, nos tomamos un par de semanas para sumar interesados y recibir sus currículos; se hacen entrevistas, pruebas técnicas y se escoge a alguien.

Sería ideal que esto fuese un proceso más largo. Por eso tenemos concursos largos -por decirlo de alguna forma- y concursos abreviados, pero intentamos en todo momento que la lógica de la competencia sea la que empiece a inundar a esta familia vialina.

Señor Presidente, eso es lo que puedo informar.

El señor **CELIS**, don Ricardo (Presidente) [vía telemática].- Muchas gracias, director.

Además que la ley de probidad es clara respecto del tema.

El señor **RETAMAL** (director Nacional de Vialidad del Ministerio de Obras Públicas) [vía telemática].- Por supuesto, por eso es importante que la ley se respete. Pero también es cierto que las culturas de las organizaciones tienen que ver con una legitimidad en

ello. Y creo que, crecientemente, en esta dirección estamos viendo legitimidad en ese mandato de la ley.

El señor **CELIS**, don Ricardo (Presidente) [vía telemática].- Muchas gracias, director.

Corresponde recibir al exdirector regional de Vialidad de La Araucanía, señor Rodrigo Toledo, a quien agradecemos su participación.

Puede hacer uso de la palabra.

El señor **TOLEDO** (exdirector regional de Vialidad de La Araucanía).- Señor Presidente, saludo a las diputadas y a los diputados que están participando de esta sesión.

Voy a tratar de ser breve. No tengo una presentación, pero sí bastantes antecedentes que se los voy a hacer llegar. Se trata del orden cronológico de los contratos del señor Fulgeri y, a su vez, algunos hitos bastante importantes.

En primer lugar, entré a la dirección regional de Vialidad de La Araucanía en 2000. En 2006 fui jefe provincial de la provincia de Malleco. En 2008 fui designado jefe provincial de la provincia de Cautín. El 14 de mayo de 2018 fui nombrado director regional de Vialidad de la Región de La Araucanía.

Dentro de ese plazo nos tocó liderar una región con bastante deterioro vial, en donde nos enfocamos básicamente en la recuperación de la infraestructura vial que, como dije, se encontraba bastante deteriorada.

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

En 2019 tuvimos la inversión más alta en la historia de la Dirección de Vialidad, alrededor de 83.000 millones. A su vez, sumados también los contratos del

gobierno regional, por un monto de 7.000 millones, por lo que ese año llegamos a alrededor de 90.000 millones.

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

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

Frente a eso, mandé unos mensajes de texto al director nacional solicitando quedarme en la región, cosa de vaciar la experiencia que tengo en la región, donde siempre lo hice. Encontré injusto ir a entregar mi capacidad profesional a la región vecina.

Luego, hice un documento al director nacional y al señor ministro con antecedentes de por qué no quería acceder a lo impuesto, cosa que a la fecha no tuve respuesta de ese documento.

En seguida, estuve con licencia y hubo varios correos solicitando información respecto de cuál iba a ser mi función específica, aparte de que está escrita, pero qué contrato iba a ver yo como visitador en Los Ríos. No se me contestó nunca.

Finalmente, en marzo de este año tomé la determinación de presentar mi renuncia voluntaria a partir del 1 de abril, donde expuse mi malestar. La renuncia fue acogida -también puedo hacer llegar ese documento-.

Antes de entrar a los contratos, quiero conceptuar algunas cosas. En la prensa se ha hablado mucho de conceptos que yo creo nunca estuvieron claros por parte de autoridades. A mí se me "acusaba" que venía del gobierno anterior, acabo de mencionar que desde 2006 vengo como jefatura de la región, es decir, he estado en cuatro gobiernos. Es más, cuando el diputado Molina fue intendente yo fui el jefe provincial de Cautín durante los cuatro años.

La relación que existe entre un provincial y un director regional, aquí el director regional es quien asume la cabeza de la región y el jefe provincial administra recursos, que es la administración directa - que todos lo conocen como diputados-, que es la fuerza que va a atacar todas las emergencias, los funcionarios con administración directa.

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

Sobre los trato directo, en el período que por lo menos yo administré la Dirección de Vialidad no hubo ningún trato directo. Generalmente los trato directo son cuando hay eventualidades o catástrofes regionales, como en 2010, posterremoto, y como en 2015, por emergencias climáticas en la región. En esos casos hubo trato directo y quizá los pueden solicitar para revisar cuáles fueron las empresas y cómo se entregó como trato directo.

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

Voy a dar un ejemplo para que se entienda de mejor forma. Alguien quiere construir una casa, se firma un contrato. Yo hago la construcción de la casa, pero

después se quiere hacer, por ejemplo, el cobertizo. Para la construcción del cobertizo tengo que garantizar con una boleta la construcción que no está contratada y, a su vez, si hay un aumento de plazo, me voy a demorar diez días más en hacer ese cobertizo, se tiene que garantizar ese plazo.

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

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

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

Ahora bien, el director nacional dejó totalmente claro que los caminos básicos son una capa de protección, ese es el concepto original de los caminos básicos. Muchas veces, por la falta de comunicación con la comunidad, se generan falsas expectativas de lo que van a recibir como camino básico. O sea, el camino básico es una capa de protección y un mejoramiento de la plataforma existente. Como bien dijo el señor Jaime Retamal, en este caso puntual el camino Chucauco poseía no una base consolidada. Quienes conocen los contratos globales saben que tienen cuatro o cinco etapas, es decir, ese camino ya está consolidado. Probablemente, sale más económico hacer un camino básico que otro en el que ya esté consolidada su carpeta granular y hecho su saneamiento.

A continuación, me referiré al tema del contrato Chucauco-Schleyer.

El 14 de mayo, cuando asumo el cargo de director, me di cuenta de que el contrato había sido adjudicado el 28 de marzo de 2018 y ya se había hecho el trámite de toma de razón por parte de la Contraloría General de la República.

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

Cabe señalar que lo ejecutado por el contratista, en conjunto con la Dirección de Vialidad, fue presentar un levantamiento topográfico y no realizó un diseño nuevo. Entiendo que hubo un perfeccionamiento de lo que en su oportunidad no se entregó oportunamente por parte de la Dirección de Vialidad. Cabe aclarar también que él firmó los antecedentes entregados en la licitación como representante de la empresa, que forma parte de las cláusulas contenidas dentro de la licitación para la ejecución de obras.

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

También, en el informe de la Contraloría el señor contralor hace mención al estado de pago N° 12, en donde el contratista siempre señala que no le quisieron pagar.

Al respecto, enviaré cronológicamente todo lo que sucedió y las presiones que tuve para generar ese estado pago. Aclaro que nunca se canceló ese estado de pago, básicamente por el incumplimiento en la entrega de la boleta de garantía, la cual nunca fue extendida por el contratista. Esa fue la causal final de por qué se liquidó ese contrato. Si ustedes quieren, después puedo enviarles el detalle de la cadena de correos electrónicos que recibí, que dan cuenta desde cuándo se inician las presiones para generar el estado de pago, lo que se establece claramente en el informe de la Contraloría.

El señor **CELIS**, don Ricardo (Presidente) [vía telemática].- Señor Toledo, ¿quién lo presionó?

El señor **TOLEDO** (exdirector regional de Vialidad de la Araucanía) [vía telemática].- Señor Presidente, el 15 de julio de 2019, el intendente señor Jorge Atton me llama -entiendo que él estaba con el señor Fulgeri y no con su equipo; en realidad, desconozco si él se encontraba con este último- para exigirme que debía solucionar el problema dentro de dos horas y pagar lo que supuestamente se le adeudaba al señor Fulgeri. Se le trató de explicar, pero me dijo que me pusiera a disposición del abogado Francisco Torres, de la Intendencia. También, en el diario La Tercera se relata que hubo una filtración de documentos. Llama la atención que un abogado de la Intendencia esté a disposición de un diputado y de una empresa privada, para hacer las presentaciones en la Contraloría o en el Ministerio Público. Después hubo varias llamadas de parte del seremi para dar solución al problema y generar ese estado de pago finalmente.

Posteriormente, asisto al gabinete del intendente el día...

El señor **CELIS**, don Ricardo (Presidente) [vía telemática].- Perdón, señor Toledo, mientras revisa esa información, solicito el acuerdo de la comisión para prorrogar la sesión por cinco minutos.

¿Habrá acuerdo?

No hay acuerdo.

Tiene la palabra el diputado René Manuel García.

El señor **GARCÍA** (don René Manuel) [vía telemática].- Señor Presidente, como son tan importantes estas declaraciones, no sacamos nada con extender la sesión por cinco minutos. Por eso, sugiero invitar derecha y enteramente al señor Toledo para la próxima sesión, porque, si lo escuchamos ahora, quedaremos con ganas de hacer todas las preguntas. No es mala voluntad no dar el acuerdo, pero prefiero que él concurra nuevamente a una próxima sesión.

El señor **CELIS**, don Ricardo (Presidente) [vía telemática].- Entonces, ofreceré el uso de la palabra al señor Toledo hasta por cinco o diez minutos para que termine su exposición sobre el tema y lo dejamos invitado a una próxima sesión para formularle otras consultas.

¿Habría acuerdo?

Acordado.

Tiene la palabra el señor Toledo.

El señor **TOLEDO** (exdirector regional de Vialidad de la Araucanía) [vía telemática].- Señor Presidente, como señalé, a la semana siguiente me dirijo al gabinete del intendente, donde me solicita que genere ese estado de pago, porque lo iban a arreglar jurídicamente. Pues bien, nosotros generamos ese estado de pago. Más aún, pedimos a la Intendencia, cosa que fue cuestionada por la Contraloría, que sacara la firma del contratista, porque sabíamos que la parte técnica del gobierno regional no iba a aceptar que se pagara ese estado de pago, porque no existían las garantías, es decir, no estaban extendidas las boletas de garantía.

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

Finalmente, en el ir y venir de documentos, lo cual -insisto- puedo detallar cronológicamente de mejor forma la próxima semana, el 27 de agosto los retiro de la Intendencia.

Luego, a través del documento N° 3.495, quito ese estado de pago y señalo al intendente que por tales y tales motivos no podíamos generar la extensión de las boletas y algunos chequeos físicos que faltaban de la cantidad. Posteriormente, se devuelve y hacemos la liquidación, y viene todo lo que ya todos sabemos.

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

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

Lo descrito es lo que tiene relación con Chocauco.

El detalle se los puedo enviar en PDF, está fecha por fecha, para que tengan mayor claridad la próxima sesión y puedan preguntar puntualmente qué pasó en tal fecha.

El señor **CELIS**, don Ricardo (Presidente).- Le pido que nos envíe con anticipación los documentos, antes de la próxima sesión que se celebrará el 14 de junio.

Agradezco su presencia voluntaria a la comisión.

Quedan muchas preguntas. Seguramente, de la lectura de los documentos surgirán otras. Por lo tanto, queda invitado para la próxima sesión.

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

-Se levantó la sesión a las 19:01 horas.

CLAUDIO GUZMÁN AHUMADA,

Redactor

Jefe (S) de Taquígrafos de Comisiones.

