

**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° 11, ORDINARIA

CELEBRADA EL DÍA LUNES 16 DE AGOSTO DE 2021, DE 17:31 A 19:01 HORAS.

SUMA

**La Comisión continuó con su cometido. Expuso el
Ministro de Obras Públicas, señor Alfredo Moreno.**

ASISTENCIA

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

Asistieron en forma telemática la diputada señora Ximena Ossandón Irrázabal y los diputados señores Ricardo Celis Araya, René Manuel García García, Miguel Mellado Suazo y René Saffirio Espinoza.

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

Concurrió como invitado, en forma telemática, el Ministro de Obras Públicas, don Alfredo Moreno, acompañado del asesor del Ministerio de Obras Públicas, don Nicolás Rodríguez.

ACTAS

El acta de la sesión 9ª, se da por aprobada, y el acta de la sesión 10ª, queda a disposición de las señoras y señores diputados.

CUENTA

Se recibieron los siguientes documentos:

1.- Oficio del Director de Vialidad, por el cual informa sobre número de atentados o situaciones de riesgo que han debido enfrentar funcionarios. Adjunta documentos.
Respuesta Oficio N°: [32/2021](#)

ORDEN DEL DÍA

La Comisión se abocó al conocimiento de su mandato, recibiendo para ello al Ministro de Obras Públicas, señor Alfredo Moreno.

ACUERDOS

No se adoptaron acuerdos.

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 **19:01** horas.

MARÍA TERESA CALDERÓN ROJAS
Abogada Secretaria de la Comisión

TEXTO DEL DEBATE

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

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

La señora Secretaria dará lectura a la Cuenta.

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

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

Lo indicado en la Cuenta dice relación con la solicitud de la comisión, con motivo de la presentación que hiciera el diputado Mario Venegas

Ofrezco la palabra sobre la Cuenta.

Ofrezco la palabra.

Como esta es nuestra última sesión, tenemos quince días de plazo, a contar de mañana, para elaborar el informe, con fecha tope el 2 de septiembre.

Hago el alcance para que nos reunamos después de la semana distrital, a efectos de aprobar el informe, el cual es bastante transversal o, a lo menos, lo más seguro es que lo sea. En esa oportunidad debiésemos fijar los puntos correspondientes.

Entonces, les pido que sus asesoras y asesores se reúnan y contacten con la asesora Carolina Codoceo, quien trabaja conmigo, para ir organizando la redacción del documento.

Si les parece, ¿será posible aquello?

El señor **GARCÍA** (vía telemática).- Sí, señor Presidente.

¿Tiene algo más o menos esbozado?

A propósito de eso, como la próxima semana es distrital, propongo hacer una reunión para tal efecto. De hecho, varios integrantes de la comisión somos de la Región de La Araucanía, como usted y el diputado Miguel Mellado. A lo mejor, nos podemos juntar una tarde en Temuco y esbozar algunas

líneas. Es una propuesta que hago con la idea de avanzar en un texto bastante consensuado entre todos los parlamentarios.

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

Tiene la palabra el diputado René Saffirio.

El señor **SAFFIRIO** (vía telemática).- Señor Presidente, la reunión podría ser en la comuna de Cunco.

El señor **GARCÍA** (vía telemática).- Por mi parte, no hay problema, Señor Presidente.

El señor **CELIS**, don Ricardo (Presidente) [vía telemática].- Efectivamente podría ser allí.

Si no es problema, la diputada Ximena Ossandón, quien ha asistido a todas las sesiones, podría dirigirse a La Araucanía.

Muy bien, señores diputados, luego nos pondríamos de acuerdo en los detalles.

En la Orden del Día, esta sesión tiene por objeto recibir al ministro de Obras Públicas, señor Alfredo Moreno.

¿Se encuentra conectado a la sesión?

La señora **CALDERÓN**, doña María Teresa (Secretaria) [vía telemática].- Señor Presidente, no aparece en pantalla, pero debe estar por integrarse.

Señor Presidente, le informo que venimos saliendo de otra sesión de comisión.

La señora **MORENO**, doña María Soledad (Secretaria ayudante) [vía telemática].- Señor Presidente, en rigor, está conectado, pero solo aparece su escritorio virtual.

El señor **CELIS**, don Ricardo (Presidente) [vía telemática].- Ahora se encuentra conectado.

Buenas tardes, señor ministro.

El señor **MORENO** (ministro de Obras Públicas) [vía telemática].- Señor Presidente, buenas tardes. También saludo al resto de los integrantes de la comisión. Es un gusto verlos.

El señor **CELIS**, don Ricardo (Presidente) [vía telemática].- Sabemos que viene llegando de una sesión agitada en cuanto al esfuerzo.

El señor **MORENO** (ministro de Obras Públicas) [vía telemática].- Agitada no, pero sí me tomó tiempo.

El señor **CELIS**, don Ricardo (Presidente) [vía telemática].- Señor ministro, ¿usted conoce el mandato de esta comisión?

El señor **MORENO** (ministro de Obras Públicas) [vía telemática].- Sí, señor Presidente.

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

En cualquier caso, le indico que es respecto de algunos hechos ocurridos en la Región de La Araucanía.

Esta comisión le envió el oficio N° 08, con fecha 27 de abril de 2021, el cual aún no ha sido respondido. Le rogaría que nos respondiera antes de que terminemos la sesión, a efectos de llevar adelante el trabajo de la comisión; sin duda, ese documento es importante para nosotros.

El señor **MORENO** (ministro de Obras Públicas) [vía telemática].- ¿Sobre qué versa ese documento?

El señor **CELIS**, don Ricardo (Presidente) [vía telemática].- Su tenor es amplísimo, por cuanto solicita información sobre datos relativos al aumento en el monto final de los contratos que haya celebrado el Ministerio de Obras Públicas en los últimos trece años, especialmente la Dirección de Vialidad de la Región de La Araucanía, como asimismo antecedentes sobre ampliación de contratos, plazos suscritos, montos involucrados, multas y rebajas.

Tiene la palabra el ministro.

El señor **MORENO** (ministro de Obras Públicas) [vía telemática].- Señor Presidente, el asesor señor Nicolás Rodríguez, quien trabaja conmigo, tiene información sobre dicho oficio.

El señor **RODRÍGUEZ** (asesor del Ministerio de Obras

Públicas) [vía telemática].- Señor Presidente, recibimos ese oficio y le he hecho seguimiento. Fue enviado a la Dirección de Vialidad, la cual está preparando una respuesta en ese sentido. Entiendo que está prácticamente listo. Si lo prefiere, puedo continuar con el seguimiento y enviárselo directamente a la comisión.

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

Muchas gracias.

El señor **MORENO** (ministro de Obras Públicas) [vía telemática].- Respecto de los temas para los cuales he sido citado, tengo una breve presentación para hacer más fácilmente el seguimiento de la materia que nos convoca. Si me lo permite, el señor Rodríguez va a compartirla con la comisión.

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

El señor **MORENO** (ministro de Obras Públicas) [vía telemática].- Señor Presidente, hay tres temas que tienen que ver propiamente tal con la comisión y que hemos consignado en esta presentación.

Adicionalmente, la comisión hizo un requerimiento para referirnos a la violencia en la Araucanía y a cómo nos ha impactado en nuestro trabajo, sea directamente a la Dirección de Vialidad o a los contratistas que trabajan con nosotros.

Para finalizar, mostraré algunas cifras sobre eso e ideas respecto de lo que estamos haciendo y cómo estamos reaccionando ante ello.

Los temas a tratar son los siguientes: primero, dar una idea de qué es la Dirección de Vialidad de La Araucanía, para que ustedes vean de qué tamaño es y qué importancia tiene; de hecho, es muy importante dentro de lo que es la Dirección de Vialidad a nivel país; segundo, en el espectro de tiempo que la comisión está mirando, entre 2008 y 2021, precisar cuáles han sido los casos investigados por falta de probidad y corrupción y en qué situación se encuentra hoy, tanto administrativa como judicialmente, y, tercero, cuáles han sido las acciones para prevenir y corregir las faltas a la probidad que ha habido en ese mismo período.

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

Si miramos en materia de funcionarios, por ejemplo, tiene más de quinientos y representa el 11 por ciento del total de la dotación de Vialidad en el país.

En materia de contratos en ejecución, tiene más de doscientos, lo que corresponde a un séptimo de todos los contratos que tenemos en Chile.

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

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

También, el tema de los puentes es muy importante, pero en la Araucanía es extraordinariamente importante. Como estuve recién en esa zona, me preguntaban sobre ese puente donde entró el camión. El tema de los puentes es clave en la Araucanía, porque tenemos 6.800 puentes en todo el país. Esto no incluye los puentes de las autopistas, que están a cargo de las distintas empresas concesionarias, pero los que están a cargo de la Dirección de Vialidad son 6.800. Casi un tercio de ellos, 2.000 puentes, están en la Araucanía. Muchos de los puentes de la Araucanía son de madera de muchísima antigüedad, lo que genera algunas limitaciones por el peso de los vehículos que cruzan y otras derivadas de su deterioro dada la antigüedad de las obras, por lo cual son parte muy importante de nuestro trabajo y de todo el plan de reemplazo de las estructuras de madera por obras de concreto.

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

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

Si vamos a los casos investigados por faltas a la probidad y corrupción, entre 2008 y 2021 contabilizamos ocho. Solo mencionaré los títulos, porque después comentaré un poco más en detalle la situación en la que está cada uno y no voy a prejuzgar sobre si hay culpables o no culpables; obviamente, son casos que se han investigado.

En enero de 2008, se investigaron anomalías en el Fondo Nacional de Desarrollo Regional que tenían relación con Vialidad. Esto está hecho con base en la fecha en que se produjo el hecho, no según el momento en que se conoció o sancionó, sino que cuando se produjo la eventual falta a la probidad o corrupción.

En abril del 2008, coimas y cohecho.

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

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

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

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

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

Si vamos al detalle de los casos más antiguos, de 2008, no tenemos toda la información de algunos de ellos, porque después de un tiempo se envía toda esa información al Archivo Nacional. Hemos solicitado toda esa documentación al Archivo Nacional, pero todavía no la ha entregado, por lo tanto lo que mencionaré es posible que no sea lo último o absolutamente todo sobre esos casos.

Este caso, denominado sobre las anomalías del Fondo de Desarrollo Regional, se refería a las anomalías en la elaboración de proyectos de puentes y caminos secundarios; como está radicado en Vialidad Regional, se entregaron los antecedentes al contralor regional. Como dije, no tenemos mucho. Este es el caso donde menos antecedentes tenemos, porque todo se encuentra en el Archivo.

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

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

El tercer caso es el robo de combustible y mal uso de viáticos ocurrido en Malleco en 2008. Supuestamente había funcionarios que llenaban bidones con bencina y los utilizaban para un fin completamente diferente a lo que era el supuesto trabajo que estaban realizando. También creaban falsos cometidos, no existían, para cobrar viáticos. En esto había 12 funcionarios que estaban

involucrados. Se hicieron los sumarios en 2008 y esto terminó con siete funcionarios destituidos, dos con término de contrato de trabajo y tres con suspensiones de empleo.

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

El caso número cinco, los caminos indígenas en Loncoche, es una situación de entre 2011 y 2012. En este caso, hubo un pago por trabajos en caminos de acceso a comunidades indígenas que supuestamente nunca fueron ejecutados, o sea, se daban por hechos, pero se pagaban trabajos que nunca se ejecutaron. En esto había tres personas involucradas, dos funcionarios, de apellidos Carrasco y Moller, y una inspectora fiscal, la señora Roxana Hernández. Se destituyó a los dos funcionarios con base en los sumarios administrativos y la empresa fue sancionada con el término anticipado de sus cuatro contratos. Además, la empresa IM fue sancionada con tres años de suspensión del Registro de Contratistas del MOP.

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

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

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

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

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

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

La Comisión de Registros no ha tomado una decisión y solicitó mayores antecedentes a la región para tomar la sanción definitiva. Por el momento, estaría pendiente una solicitud de sanción de cinco años para esta

empresa y los contratos que tenía ya están terminados.

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

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

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

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

Esos son los casos que tenemos en el período que solicita la comisión. Esa es la importancia que tiene la Dirección.

Quiero mencionar qué son las acciones, más allá de los casos mencionados, de los sumarios, de las iniciativas legales; más allá de eso, cuáles son las acciones que se han tomado a lo largo del tiempo para intentar la no repetición y minimización de esos casos y de sus consecuencias.

Para eso, debo partir desde años anteriores, en primer lugar, con lo que se denomina el Sistema de Prevención de Delitos.

Cabe recordar que en Chile se creó la Unidad de Análisis Financiero, en 2003; luego, en 2015, se promulgó la ley N° 20.818, que creó el deber de informar a los órganos públicos, que en 2016 llevó a la implementación en numerosas instituciones públicas, entre ellas la Dirección de Vialidad, el Sistema de Prevención del Delito, que tiene un enfoque y un objetivo muy claro; son tres delitos muy específicos: el lavado de activos, el financiamiento del terrorismo y los delitos funcionarios. En ese sentido, establece la obligación de crear un sistema de detección y la obligación de comunicar los elementos sospechosos que existan respecto de eso.

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

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

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

¿Cuál fue el diagnóstico de la consultora? Esta es la consultora Gestión Social, que tiene como uno de los principales socios al señor Eugenio Tironi.

En las conclusiones fundamentales vemos, primero, que cada uno de los servicios del MOP tenía su propio código de ética, o sea, existía un código de ética en cada uno de ellos y la mayoría de ellos, once de doce, reconocían los valores de la probidad y de la transparencia; o sea, hacían patente que este era un valor fundamental al llevar a cabo cada uno de los servicios. Hoy, por supuesto, todos los códigos de ética lo tienen.

En segundo lugar, si uno conversaba con los funcionarios, el 74 por ciento conocía los códigos de ética y un 52 por ciento no solo sabía de su existencia, sino que, además, lo había leído. Lo mínimo, primero, saber que existe y, segundo, haberlo leído y saber qué contiene.

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

El otro punto fundamental de este diagnóstico fue que las jefaturas, como parte de su trabajo de supervisión y de dirección, no consideraban ni ejecutaban la tarea de promover la probidad entre los funcionarios públicos, porque no basta solo con colgar en una pared un código de ética, sino de permanentemente tomar acciones que sirvan de aprendizaje, para que las personas conozcan en qué se traduce la ética y la probidad en sus funciones en particular, y la importancia que se da a ese factor para que progresen dentro del ministerio. Ese fue el diagnóstico con que nos encontramos en 2018.

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

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

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

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

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

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

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

Además, se creó el Plan Ministerial Anticorrupción, que se compone de cuatro ejes importantes, y lo voy a explicar muy brevemente. El primero tiene que ver con la cultura de la organización. Ya mencioné que en este trabajo, desde los jefes superiores del ministerio hacia abajo, todos están involucrados con el tema de la probidad y de la transparencia, reforzando la prevención y las correcciones. Eso incluye también la difusión, la inducción, la capacitación, particularmente a los inspectores fiscales porque, como ya vimos, varios de los casos en el recuento de los últimos diez o trece años, involucran a inspectores fiscales, que tienen mucho que decir.

Esos inspectores fiscales son los que pueden decir si hay que

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

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

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

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

En primer lugar, puedo mencionar que se unificaron los sistemas de prevención y de integridad; se creó el Comité de Prevención y de Ética, a nivel ministerial. El resto de las cosas de las que veníamos hablando apuntaba a cada servicio en específico, pero, como dije, el Comité funciona a nivel del ministerio y está conformado por todos los jefes de servicio: el encargado ministerial de Integridad, el encargado de Prevención, el jefe de la División de Administración, de la Subsecretaría, y el jefe de gabinete del subsecretario, los cuales centralizan y entregan los lineamientos a todos los servicios en esta materia, integrando la información de los dos sistemas que acabo de mencionar.

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

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

Además, como se unieron los dos sistemas -el de Prevención y el de Integridad-, existe un subcomité -el de Análisis de Operaciones Sospechosas- que realiza la tarea legal de observar las operaciones sospechosas de cometer alguno de los tres tipos de delitos que la ley establece que se deben reportar a la Unidad de Análisis Financiero. Por lo tanto, hay cuatro personas que no solo son miembros de este comité, sino que también componen este subcomité que analiza las operaciones sospechosas e indica cuáles de ellas cumplen las normas de la ley, de prevención de delitos, y se informa a la Unidad de Análisis Financiero para que tome las medidas que correspondan.

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

El tercer pilar es intentar tener procesos y controles que sean lo más sólidos posible. Estos campos, no solo en Vialidad, son replicables a los otros servicios. Y ya que estamos hablando de vialidad, lo menciono con Vialidad; pero no solo con Vialidad, sino también la fiscalía, organismo que tiene un trabajo y una función que cumplir. Por lo tanto, hemos establecido que la Fiscalía Nacional tenga reuniones periódicas de coordinación con los fiscales regionales -ocho al año, como mínimo-, en las que se revisa lo que está sucediendo en cada uno de ellas y se

asegura de que las normas, los procedimientos y los criterios que se están aplicando en cada una de las regiones sean compartidos con los criterios a nivel nacional.

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

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

En agosto de 2019 se levantó la información de todos los sumarios y, a partir de junio de 2020, se implementó un sistema de sumarios a nivel de todo el MOP. Insisto que hablo de Vialidad, pero esto es válido para todos. No sabíamos que íbamos a tener un problema en Vialidad, sabíamos que podíamos tener un problema en cualquier parte. Por lo tanto, esto es para todos.

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

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

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

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

Quiero mostrar algunas cifras que reflejan en lo que eso se ha traducido. En la lámina figura ya el tema específico, no lo general, que influye sobre lo que tenemos hoy día, por ejemplo, en materia de auditorías en Vialidad Araucanía. Esto no es actual, sino que estoy tomando 2015 y 2017 versus 2018 y 2020. En la

Dirección Regional de Vialidad Araucanía las auditorías han aumentado en 70 por ciento. Y no solo eso, sino que los sumarios han aumentado en 2,3 veces. Teníamos 24 sumarios, hoy día tenemos 54 sumarios, y esto, porque esas auditorías han dado como resultado un mayor número de elementos para realizar sumarios, con la detección de cosas contrarias a la ética o a la probidad. Eso es algo que nos preocupa enormemente en Vialidad Araucanía, sobre todo que esta es una de las direcciones más grandes y más importantes. De ahí las normas y los criterios que se están aplicando para intentar... Nunca es perfecto, nunca se va a evitar, pero la cosa es detectar rápidamente, poder adoptar las medidas y las sanciones que correspondan. Esta es una lucha permanente. Nada es perfecto, nada va a eliminar que haya personas que se aprovechen, o que encuentren nuevas maneras de cometer delitos, pero, por lo menos, crear esta cultura, crear los controles, crear los procedimientos, de manera que la gente lo tenga claro y que sepa que una vez que se produce algo, se investiga; que el riesgo de que lo pillen es alto y que la sanción va a ser ejemplar.

También tengo algunos datos sobre la otra pregunta, relativa a los actos de violencia.

Al respecto, en este mismo período, entre 2008 y 2021, primero, en administración directa, es decir, donde están nuestros propios funcionarios. Después daré algunos datos de los contratistas que trabajan para nosotros, lo que también es relevante porque, naturalmente, influye en toda la acción que debemos hacer. Además, si las personas que están contratadas para hacer nuestras obras no pueden trabajar o son dañadas ellos, sus funcionarios o sus equipos.

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

Estas son diez situaciones en las cuales hubo riesgo de haber salido con heridos; de hecho, tenemos cinco funcionarios lesionados solo en este período. Insisto, son dos paquetes que se interceptan en una parte, pero en otras son diferentes.

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

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

Respecto de los actos de violencia que hayan afectado a contratistas que estaban trabajando para nosotros, hemos tenido 18 atentados con pérdida de maquinaria. Durante ese período, esas empresas perdieron 72 equipos por un valor de 5.400 millones; o sea, las mayores pérdidas están acá. La mayor cantidad de obras también se hacen a través de contratistas.

A diferencia de lo que uno tiene en mente, las pérdidas de años anteriores han sido bastante superiores a las que hemos tenido en los últimos años. En la presentación pueden apreciar cuánto han sido las pérdidas: en 2015, en ataques a maquinarias, 1.200 millones de pesos; en 2016, cero peso; en 2017, 1.600 millones de pesos; en 2018, se redujo a 300 millones de pesos, y en 2019 a 600 millones de pesos. En 2020 estuvimos en 1.400 millones de pesos. En pérdidas, promedio, hemos tenido 780 millones en estos últimos tres años y en los años anteriores, 933 millones. En 2021, llevamos esta cifra, que no quiero comparar con otros años, porque solo llevamos algunos meses, y obviamente no es comparable.

¿Qué hemos hecho en materia de violencia? Esto es equivalente a lo que mencioné, dentro de lo que podemos hacer porque, obviamente,

no tenemos cómo defendernos de violentistas armados.

En primer lugar, tenemos un protocolo de acuerdo con la Cámara Chilena de la Construcción, desde 2019. En lo grueso, hace que *a priori* -esto es muy importante-, no *ex post*, antes de la licitación se determinan los contratos que son elegibles. Estos se consideran de alto riesgo, porque están en zonas críticas, donde hay mucho ataque.

Hay que señalar que en materia de caminos es donde está el mayor riesgo. Por ejemplo, no hemos tenido nunca un atentado en obras de aguas, porque estas se encuentran relacionadas con una comunidad en particular. La gente considera el sistema de aguas como propio de la comunidad. Por el camino, como dice el dicho: es ancho y ajeno, cruza mucha gente, por lo que hay menos apropiación del mismo. Si las personas no tienen un buen camino, les deteriora enormemente la vida, pero no existe esa propiedad del camino como sí ocurre con el sistema de aguas. No hay un comité de agua potable, equivalente para el camino; no hay un comité que se dedique al camino, porque es más ajeno.

En la Dirección de Vialidad determinamos contratos elegibles aquellos que tienen alto riesgo por la violencia en la zona donde se va a realizar. Ahora, dichos contratos tienen la posibilidad, no la seguridad, de que si efectivamente la violencia se genera con impedimentos para, por ejemplo, que llegue el personal a trabajar, que el contratista no pueda cumplir con el uso de una o más máquinas, que no se puedan ejecutar los trabajos previstos en el contrato, las autoridades de Vialidad, una vez verificado que esto se debe no a una falta de dedicación o de profesionalismo de la empresa, sino que al riesgo o a los ataques sufridos, pueden permitir que todas esas cosas sucedan y que no haya multas en el contrato.

En segundo lugar, estos contratos elegibles establecen recursos para hacer partícipes a las comunidades aledañas en la conservación de estos caminos. Es decir, incluye la contratación de un gestor, que hace el relacionamiento con estas comunidades desde antes de que se inicie el camino. En estas faenas también se hace un trabajo colaborativo con la Conadi, con el objeto de facilitar la disposición de los terrenos y el relacionamiento con las comunidades correspondientes por donde va a pasar el camino.

La UGAT, Unidad de Gestión Ambiental y Territorial del MOP, se involucra directamente en este tema, de manera de estar absolutamente seguros de lo que se está haciendo no tenga una conraindicación medioambiental o territorial. Si bien es cierto siempre estamos preocupados de todo esto, somos especialmente cuidadosos para no causar algo que pudiera provocar alguna dificultad al respecto.

Eso en cuanto al año 2019.

En tercer lugar, en 2020, agregamos, no reemplazamos, un protocolo de acción ante situaciones de crisis. Nuevamente es específico en la Dirección de Vialidad, que es donde está concentrado el problema, más que en otras direcciones. Básicamente, lo que hace es preparar a la gente con un protocolo de lo que debe hacer en caso de amenazas, inseguridad, ataques, etcétera. En el fondo, cómo debe comportarse y qué es lo que debe hacer.

Esto que aparece en la presentación no es solo violencia, sino más bien general respecto de un punto específico. Más bien tiene que ver con un ataque violento en una zona de La Araucanía o de otro lugar, pero esto puede servir para resolver otros problemas que puedan suceder en las obras, ya sea producto de un accidente, de un desastre natural, en fin.

En cuanto al tema de la seguridad de vialidad en Cautín-Malleco, tenemos protocolos, con un procedimiento especial, para ver cómo se deben efectuar esos trabajos en las zonas más peligrosas. Hay un programa de visitas previas a los lugares de trabajo con los vecinos, a fin de tener conocimiento de las circunstancias y adoptar decisiones preventivas en caso de que las condiciones lo ameriten. Además, tenemos algunos lugares donde trabajamos con administración directa, y preferimos eso al trabajo con empresas contratistas, si ello resulta más adecuado para el trabajo con las personas que allí viven. Elaboramos informes de las situaciones de violencia ocurridas, de manera tal de sacar lecciones, y también estos entregárselos a las autoridades correspondientes. Por supuesto,

tenemos un canal de información y trabajo con Carabineros, con la PDI, etcétera, que nos permite en forma rápida y preventiva solicitar su colaboración en las distintas circunstancias de acuerdo con el riesgo que vemos en cada lugar.

Señor Presidente, eso es lo que puedo señalar y quedo a su disposición.

Gracias.

El señor **CELIS**, don Ricardo (Presidente) [vía telemática].- Señor ministro, le solicito que, por favor, haga llegar su presentación a la comisión.

Muchas gracias.

Tiene la palabra la diputada Ximena Ossandón.

La señora **OSSANDÓN** (doña Ximena) [vía telemática].- Señor Presidente, por su intermedio, dentro de todas las cosas que dijo el ministro, también señaló que lo único que existiría en curso es una presentación que, al parecer, hizo el ministro Palacios a la Fiscalía o al órgano pertinente, y que en el caso de Gustavo Hasbún la Fiscalía decidió recientemente no perseverar.

Señor ministro, ¿cuál sería el motivo por el cual no se persevera o sencillamente se cierra el caso sin dar ningún tipo de explicación?

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

Ofrezco la palabra.

Recibimos en la comisión al director regional de Vialidad, quien señaló que había habido un sumario. En este sentido, me impresiona que haya habido un acto apresurado con el director regional de Vialidad, en las medidas que se tomaron de su presentación en la comisión; él hace una presentación clara de algo que a la comisión le pareció, en su momento, que eso pudiese configurar la intervención de terceros a favor del señor Fulgeri, y, finalmente, el exdirector Toledo termina siendo responsable, de cierta forma, de la situación ocurrida en este tema del caso Fulgeri, que usted mencionó.

Existe preocupación respecto de la justicia en su imagen pública [...]

En segundo lugar, en términos de probidad, usted mencionó el tema de participación política del seremi Vallejos, en una municipal. Quiero decirle, ministro, que le pedí al director nacional de Vialidad que nos enviara el instructivo que él señaló al seremi de la Región de La Araucanía, porque, según este se hace propaganda radial en forma sistemática por cada proyecto que se hace, y él es precandidato de la UDI, entonces...

El señor **MORENO** (ministro de Obras Públicas) [vía telemática].- Pasamos del señor Vallejos al actual.

El señor **CELIS**, don Ricardo (Presidente) [vía telemática].- Exacto, al actual seremi, señor Leal.

Entonces, le pedí al director nacional de Vialidad que nos informe por oficio cuál había sido la instrucción que él había dado respecto de que se señalara en los medios, en cada medio, en comunas, en radio Bio Bio, etcétera, que por cada camino, por cada APR, se hace propaganda. Por ende, me preocupa el tema de probidad en aquello.

En tercer lugar, creo que hay un problema serio, según lo que hemos recibido, en el funcionamiento de los proyectos en el día a día. Realmente, he quedado sorprendido con la presentación que nos hace, ministro; encuentro que es muy maciza en donde se nota claramente la intención, y no solo la intención, el accionar del ministerio en regular temas de probidad y de transparencia.

Me deja sumamente satisfecho lo que hace el ministerio en esta materia, me tranquiliza, ya que hay acciones muy concretas y bien acertadas. Pero me preocupa en el día a día la cantidad de denuncias que quedan en nada respecto del accionar con APR, con vialidad, con otros servicios, en que la gente hace denuncias pequeñas, de que las cosas no están concordando, etcétera, y eso siento que queda poco resuelto en su presentación respecto de la eficiencia del Estado.

Finalmente, respecto del tema de la violencia en la Región de La Araucanía, que ha hecho en su presentación, ¿qué está ocurriendo realmente? Porque se comunicaron conmigo en la mañana y el fin de semana algunos dirigentes

respecto de muchos trabajos -todos habrían tenido reunión -me dijeron- con usted o con alguien del ministerio- que se habían detenido a raíz de la violencia. Y lo que leo de la presentación que usted realizó es que no hay moratoria en los trabajos, sino más bien hay un caso a caso.

En ese sentido, ¿cómo vamos a avanzar en la Región de La Araucanía, en particular, en esta zona de conflictos, si esto es una cuestión generalizada o es un caso a caso respecto de llevar adelante algunas obras en período de ejecución?

He hecho varias preguntas que derivan de su presentación.

Tiene la palabra el diputado Miguel Mellado.

El señor **MELLADO** (don Miguel) [vía telemática].- Señor Presidente, mi pregunta también la he hecho al director del MOP y a otros invitados anteriormente. La verdad es que me llama poderosamente la atención que una persona que no tiene absolutamente ninguna experiencia, en caminos, de la noche a la mañana, siendo dentista –como el señor Fulgeri-, llegue a tener obras tan importantes como pavimentar caminos y estar poco menos que en primera clase como contratista del MOP.

¡Me preocupa cómo se hace la calificación que deben tener las empresas y los empresarios contratistas para acceder a obras de tal tamaño! Eso habla mal del personal del MOP que le da a gente sin experiencia algún tipo de obra en que, al final, no evalúa si está bien hecho el diseño o no, se va la obra, pide aumento de obra, empieza a trabajar y después le echa la culpa al MOP, siendo que él tampoco tiene la *expertise*.

Reitero, ¿cómo califican a las empresas que entran a trabajar al MOP y cómo le dan cabida a este tipo de empresas, que no tienen experiencia? No sé cómo entran ahí, nadie me ha contestado eso, y la verdad es que va escalando a obras del tamaño de las que realizan empresas de gran experiencia.

Eso es todo, gracias.

El señor **CELIS**, don Ricardo (Presidente) [vía telemática]. Tiene la palabra el ministro Alfredo Moreno.

El señor **MORENO** (ministro de Obras Públicas) [vía telemática].- Señor Presidente, algunas preguntas puedo contestarlas y otras no.

Parto por la primera consulta de la diputada Ossandón. ¿Por qué no perseveró la Fiscalía? No sabría decirlo, solo puedo señalar lo lógico y natural; hicieron una investigación, tuvieron toda la información, pero si no perseveró y no se formalizó es porque no se consideró que hubiera una información constitutiva de delito, sino tendría la obligación de haber perseverado. No tengo ninguna información particular. No sé qué trabajo hicieron o no hicieron, así que no puedo colaborar mucho más que con una cuestión general, que es una indicación que, por lo menos, no encontraron un delito que pudieran perseguir.

Respecto de la pregunta del Presidente y del diputado Mellado sobre el caso Fulgeri, este tiene la dificultad de estar demasiado cerca de nosotros, pues está siendo investigado tanto en el Ministerio como en la Fiscalía, a lo menos en una de sus aristas.

Como ustedes señalan, hay distintas versiones. Existe la versión de él y la del anterior director regional de Vialidad, pero no participamos de ninguna de ellas en particular, pues nos interesa que las cosas funcionen bien. Nos parece que el director regional de Vialidad no ha pagado ningún costo por haber sido considerado culpable de algo. Simplemente, cuando una persona está en un cargo de responsabilidad y es cuestionada, cuando es objeto de una investigación y, además, debe dirigir a la principal unidad que tenemos en el país, no parece conveniente que ambas cosas se hagan al mismo tiempo. Lo mejor para él y para su Dirección era preferible que tuviera otro cargo no con tanta exposición. Eso no supone ninguna decisión de culpabilidad, sino que debe determinarlo un sumario administrativo, si la Fiscalía lo considera en esta materia. Considerando la exposición pública que tuvo el caso, habría sido negativo para la Dirección Regional de Vialidad y para él seguir en ese cargo durante ese período; por el contrario, al no estar él ahí, Vialidad pudo seguir funcionando sin ningún problema.

Para ver el otro lado de la medalla, esto no constituye ningún apoyo ni una presunción de culpabilidad respecto de la empresa, ni del señor Fulgeri

ni de otras personas, sino que simplemente realizamos lo que nuestras atribuciones nos permiten hacer.

En cuanto a los trabajos con el Ministerio de Obras Públicas, la empresa del señor Fulgeri abandonó las obras que estaba haciendo, no las terminó; por lo tanto, de acuerdo con la ley, estamos obligados a terminar esos contratos, y es lo que hemos hecho. Además, eso trae aparejada una sanción que tiene que ver con la pregunta formulada por el diputado Mellado en cuanto al Registro de Contratistas. No solo se produce el término de los contratos ni se cursa la multa con las boletas correspondientes, por no haber terminado los trabajos, sino que, al mismo tiempo, eso tiene una consecuencia automática que lleva a que él debe ser suspendido de dicho registro. La que toma la decisión de cuánto tiempo va a estar suspendido de los registros es la Comisión del Registro General de Contratistas.

En el informe que les acabo de entregar se establece que dicha Comisión tiene una propuesta de suspensión por cinco años del Registro de Contratistas de la empresa del señor Fulgeri, pero ha pedido más información para tomar una decisión y ver si corresponden tres, cinco o más años o lo que sea. Así que muy pronto tendremos la decisión de ese organismo.

Respecto de cómo se llega a ello, puede ser parte de la investigación. Sin embargo, explicaré la regla general más que la específica. Está basado en la experiencia.

El Registro de Contratistas tiene varias categorías o clasificaciones de obras, como, por ejemplo, movimiento de tierra, construcción de edificios en altura, etcétera. Para que las personas puedan participar en un contrato, la empresa debe demostrar que tiene la experiencia para realizarlo. Mientras más grande es el contrato, mayor es la experiencia que debe tener. Estoy hablando en términos muy genéricos, pero esa es la base de todo. Para cada tipo de contrato, dependiendo de qué tipo de obra se va a realizar, debe estar clasificado en el Registro de Contratistas en esa categoría y tener la categoría que corresponde a esa licitación. Reitero, mientras más grande la licitación, más alto debe ser el nivel de la empresa, o sea, para un contrato muy grande debe estar en primera categoría en cuanto a ese tipo de trabajo en particular.

Ahora bien, eso no solo tiene que ver con la empresa. Esta también puede obtener esa participación con base en los profesionales que posee, porque la experiencia no se mide en base al dueño, sino a los talentos y capacidades que tiene la empresa. El dueño de la empresa puede ser una persona sin experiencia, pero quienes la conforman deben tener experiencia. Entonces, lo importante es que quiénes van a ejecutar la obra y si tienen experiencia.

De manera que el Registro de Contratistas obliga a tener determinados profesionales, dependiendo de los rangos y los niveles en los cuales se está; de hecho, se puede comprar una empresa que tenga un determinado nivel. Incluso, para algunas personas puede considerarse como un valor la venta de una empresa clasificada en primera categoría en tal cosa, porque la empresa tiene la capacidad y no necesariamente el propietario. Esa es la teoría general.

En el caso particular que se pregunta, de si hubo o no irregularidades en cómo llegó a los contratos, no podría contestarlo, porque no están los sumarios, no los conozco y, además, son secretos. Mientras no sean sancionadas las personas, no podría dar detalles sobre si hubo o no alguna irregularidad en el caso particular. En general, ese es el procedimiento. Se llega justamente por experiencia y porque tiene capacidad, demostrada con obras anteriores, para hacer una construcción en esa categoría de obra particular. Insisto, mientras más grande la obra, más alta debe ser la experiencia.

Asimismo, me alegro -y espero que sea compartido con los demás integrantes de la comisión- que al Presidente le parezca positiva la presentación. Créame que el tema nos preocupa enormemente. El Ministerio tiene una inmensa capacidad para hacer obras; desde luego, actualmente tenemos entre dos mil y tres mil obras en distintas partes del país, con un presupuesto de más de 3.000 millones de dólares. Entonces, se siente la responsabilidad de tener una cantidad de recursos distribuidos de manera tan amplia, desde pequeñas obras en una pequeña comunidad indígena en la Araucanía o en los caminos que estamos

construyendo en Magallanes, en Tierra del Fuego, en Puerto Williams e, incluso, en la Antártica, o hasta la más grande de las autopistas, o en el puente de Chacao o en el superaeropuerto de Santiago. Entonces, tenemos obras de todo tipo y en las más variadas especialidades, además de un ministerio con 11.000 funcionarios.

Por supuesto, uno depende de la probidad y de lo bien que haga su trabajo cada uno de ellos. Obviamente, se puede delegar el trabajo, pero no la responsabilidad, por lo tanto, si uno de ellos comete alguna irregularidad, uno siempre debe responder finalmente y explicar por qué hubo una falla, aunque no sea culpable legalmente. Por cierto, intentamos que haya menos fallas, no que no se produzcan, porque es muy difícil o imposible. Al respecto, se mencionaron algunas denuncias del APR -no sé si entendí bien-, pero distinguiría entre la falta de eficiencia y la corrupción.

El señor **CELIS**, don Ricardo (Presidente) [vía telemática].- Eso es, señor ministro.

El señor **MORENO** (ministro de Obras Públicas) [vía telemática].- Señor Presidente, estoy seguro de que hay personas, con razón o sin razón, que reclaman mayor celeridad o mejor ejecución de las obras que resuelvan sus problemas, sea un APR, un camino, un borde costero o cualquiera de las cosas que hacemos. Sin duda, el Estado y este Ministerio están al deber en eso, y tenemos el mejor ejemplo del agua potable rural.

El Estado se reservó el agua potable rural para resolverlo, pura y exclusivamente, a través del Estado, y tenemos 700.000 personas que no tienen un buen acceso al agua potable. Entonces, uno no puede decir que las cosas están bien hechas, y se debieron hacer mucho mejor. Ahora, antes y seguro que para el futuro también habrá fallas. No me cabe duda de que en distintos lugares podríamos hacerlo mejor y más rápido, pero también la normativa es sumamente lenta, sumamente engorrosa. A veces los controles son positivos, pero eso hace que los tiempos también se dupliquen o tripliquen; tomamos una decisión para cuidar un cierto aspecto, pero no nos dimos cuenta de que eso terminaría retrasando otras cosas y resolver muchos problemas.

En fin, solo quiero decir que si el tema tiene que ver con eficiencia, sin duda que la hay. Pero si hubiese alguna denuncia que tenga que ver con corrupción, con el mal uso de los recursos, le pediría que nos la hiciera llegar, porque sí tenemos los sistemas para captar toda la información que pudiera surgir, porque eso nos ayuda, incluso si no es cierta, porque nos permitirá encontrar el camino para cerrar esa puerta con anticipación, para que no vuelva a pasar en el futuro. Eso, con respecto a las denuncias por eficiencia o por otra cosa.

En materia de trabajos detenidos por la violencia, yo distinguiría. Estamos en el sistema caso a caso, y, en general, no tenemos trabajos detenidos. Pero tenemos un caso particular, ocurrido hace poco tiempo. Me refiero al ataque, con violencia, contra maquinaria y uno de nuestros funcionarios, y otro contra una empresa constructora. O sea, se produjo una situación puntual, muy compleja, que estaba asociada, además, al tema de este campo forestal en donde murió Pablo Marchant, donde después hubo sucesivos ataques y nuevas balaceras. Por lo tanto, es una situación de enorme riesgo en un cierto sector.

A raíz de lo anterior, nos pareció apropiado suspender durante algunos días las obras que estuviesen relacionadas con la zona en donde se pudiera producir un daño, ya que el costo de detener por unos pocos días era menor al riesgo por daños de una persona. En vista de eso, hubo unos pocos días -una semana- en que la obra se detuvo, y luego de eso hemos comenzado a volver al trabajo, con las precauciones naturales en los lugares más peligrosos.

Originalmente, esto de suspender por algunos días fue mal entendido, porque algunas empresas privadas nos llamaron -me refiero a contratistas- para decirnos que tenían la obligación de trabajar, porque así lo establecía el contrato. Obviamente, fue una mala interpretación, porque también a ellos les dábamos la posibilidad de suspender por unos pocos días. Creo que eso fue positivo, porque eliminó el riesgo para mucha gente, eliminó el riesgo para la maquinaria y nos permite partir con mayor tranquilidad.

Veo que casi todos aquí son de La Araucanía -no todos, pero la mayoría- y conocen bien el tema. Lo que estamos intentando -esto no es parte de

la presentación- en estas zonas más duras es aprender de lo que nos ha pasado.

¿Qué hemos aprendido? Primero, que los ataques están concentrados en aquellas cosas en la cual las personas sienten la obra más alejada. Nunca hemos tenido un problema en un APR, no hemos tenido problemas en los bordes costeros; hemos tenido algún grado de conflicto en los aeropuertos, no hemos tenido ataques, precisamente, porque son muy controlados, pero sí el Aeropuerto de Temuco, en su momento, fue un punto de conflicto, pero, en general, los problemas son los caminos.

Entonces, lo que estamos intentando es que la gente se apropie del camino, o sea, que la gente se sienta responsable de su camino, y para eso estamos cambiando esto en el sentido de que en las zonas más complejas iniciamos un programa. Ya hicimos los primeros trabajos en Ercilla -en las zonas más duras funcionó bien, sin ataques; al contrario, la gente trabaja con nosotros-, pero no hacemos ningún trabajo en esa zona si no es previamente conversado con la comunidad y que la comunidad misma priorice los trabajos. Si para ellos no es prioritario ese camino, no lo vamos a hacer. Si ese camino es prioritario, vamos intentar avanzar.

Segundo, que la gente conozca plenamente la obra. Hay tanta desconfianza que cuando la gente ve un camino, supongamos ripiado, y alguien dijo que iba a ser, por ejemplo, asfaltado, de inmediato piensan que fueron engañados y que el culpable es el señor de la empresa, que se está robando la plata. Hemos tenido ataques que se han producido por esa razón, porque no ha habido la comunicación suficiente para que la gente sepa, con claridad, cuál es la obra que va a tener, cuál es el beneficio. La gente aspiraba a tener una cosa nivel 10, y resulta que lo que podemos hacer es 5. Entonces, lo que hacemos es explicarle por anticipado, con reuniones con toda la comunidad, de cada comunidad del camino -una vez que ellos están dispuestos que se haga-, qué es lo que vamos a hacer, cuál es la calidad y cuál es el nivel, que no se espere más y que no se espere menos.

Tercero, que quede claro que la continuidad de la obra depende de nosotros, depende del contratista, pero también depende de ellos; por lo tanto, junto con ellos determinamos dónde se guardan las máquinas -incluso, se guardan en casas de la gente de la comunidad-, ellos nos indican, además, los días en que no hay que trabajar, porque hay equis cosa que podría ser mal entendida o que podría llevar a un ataque o es más arriesgado ese día, en fin. Pero, en definitiva, para hacerlo simple, todas las acciones necesarias para hacer que la gente sienta que ese es su camino, que ellos consiguieron ese camino, que saben perfectamente de qué se trata y saben también que si tenemos un ataque, el camino no se va a poder hacer.

Insisto, hemos hecho muy poquito; no puedo asegurar que vaya a funcionar. Pero, por lo menos, han mejorado mucho las relaciones y se ha permitido iniciar caminos muy conflictivos. Ya partimos con uno muy complejo, donde hay una tremenda trifulca entre las mismas comunidades, y permitió, incluso, unir a las comunidades. Tanto es así que hoy trabajan juntas algunas comunidades que estaban enfrentadas, por ejemplo, las de Pichunco con el lonco Norín, que era una pelea épica. Pero, insisto, ahora están juntos en el trabajo de ese camino que estamos iniciando.

Hicimos arreglos en Ercilla, en la localidad de Pidima, que son lugares muy conflictivos, pero fueron cortos y, al menos, se cumplió. La comunidad se preocupó, ellos cuidaron, nos orientaron y no hubo ningún problema.

Eso es lo que estamos intentando hacer. No hay certeza de que funcione, pero estoy seguro de que va a ser mejor. Esto incluye en los contratos la contratación de personas que hagan esta tarea de la comunicación. Además, antes de hacer los caminos, van las autoridades, incluso el director nacional, si es necesario, pero los directores de Vialidad de la zona van, se sientan con toda la comunidad y responden las preguntas. Cuando se va a licitar, a los postores a la licitación los llevamos a las comunidades, y si alguno de los contratistas se siente incómodo con alguna de ellas y cree que no lo puede hacer, entonces tiene la oportunidad de no participar. De esa manera, la gente que va a construir lo hace a sabiendas y conociendo con quiénes va a trabajar estrechamente, que son las comunidades beneficiadas del camino.

Eso es un poco lo que estamos intentando hacer, señor Presidente.

El señor **CELIS**, don Ricardo (Presidente) [vía telemática].- Señor ministro, le dejo de nuevo la solicitud que le hice al director nacional de Vialidad sobre los precandidatos en las seremi. Sin entrar en detalles, creo que es un tema importante.

En nombre de la Comisión, le agradezco su presentación, que ha sido muy ilustrativa. Creo que nos va a servir bastante para la elaboración de nuestro informe final, junto con los documentos que hemos recabado desde la Contraloría y las sugerencias interesantes que hizo el subsecretario Cristóbal Leturia. Creo que hay elementos importantes y que esta comisión va a tener un informe bastante transversal, porque la preocupación que se ha mostrado respecto de cómo mejoramos los mecanismos para disminuir hechos de corrupción o de falta de probidad es un hecho relevante para el Estado y para un ministerio tan significativo.

Nuevamente agradezco su presentación y la disposición que ha tenido hacia esta comisión.

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) Taquígrafos de Comisiones.