CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA
26-III-1927
CHILE

DIVISIÓN DE INFRAESTRUCTURA Y REGULACIÓN
SUBDIVISIÓN DE AUDITORÍA

INFORME
INVESTIGACIÓN ESPECIAL

Dirección de Obras Portuarias

Número de Informe: 7/2014
2 de octubre del 2014

CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA
DIVISIÓN DE INFRAESTRUCTURA Y REGULACIÓN
SUBDIVISIÓN DE AUDITORÍA
COMITÉ DE DE AUDITORÍA DE OBRAS PÚBLICAS

DIR N°: 884/2014
OAF N°: 15.069/2014

INFORME DE INVESTIGACIÓN ESPECIAL N°7, DE 2014, SOBRE EVENTUALES IRREGULARIDADES EN LA EJECUCIÓN DE DRAGADOS EN LA BAHÍA DE CHAITÉN.

SANTIAGO, 02 OCT. 2014

Mediante el oficio N°9.924, de 2013, el Prosecretario de la Cámara de Diputados remitió a esta Contraloría General un requerimiento del entonces Diputado señor Gabriel Ascencio Mansilla, en orden a que este Órgano de Control realizara un examen de los antecedentes asociados a la ejecución de trabajos de dragado en la bahía de Chaitén entre los años 2010 a 2012. Lo anterior, debido a la adjudicación por trato directo del contrato "Dragados área operacional rampa de transbordadores de Chaitén, Región de Los Lagos", sancionado por resolución N°191, de 2012, del Ministerio de Obras Públicas.

ANTECEDENTES

Debido a la erupción del volcán Chaitén el año 2008, se fue acumulando material macizo en el fondo de la bahía ubicada en esa misma localidad, impidiendo a las naves operar en las tres rampas existentes. En el citado requerimiento, se indicó que el Ministerio de Obras Públicas, a través de la Dirección de Obras Portuarias, DOP, efectuó tres dragados entre los años 2010 y 2012, el primero a cargo de la empresa Dragatec por $300.000.000 y un volumen de extracción de 1.500 m^3, el segundo realizado por la draga fiscal Ernesto Pinto Lagarrigue, con un costo de $88.738.816 y un volumen de extracción de 32.000 m^3, y el tercero, por la empresa Dragados S.A., por un monto de $2.220.000.000 y un volumen de extracción de 40.000 m^3. Con respecto al último contrato, el requirente expresa que habría significado un excesivo gasto de recursos para el Fisco, con características de sobreprecio.

A raíz de lo anterior, se solicitó aclarar el origen de los fondos destinados al pago de los trabajos ejecutados por Dragados S.A., analizar si dicho gasto se ajustó a los precios de mercado, investigar las responsabilidades administrativas que llevaron a la necesidad de efectuar tal inversión por no haber realizado una mantención periódica de las obras de dragado, y analizar los motivos por los cuales se declaró y calificó esta obra como de emergencia.

A su vez, el interesado requirió los estudios que realizó la Dirección de Obras Portuarias para identificar oportunamente los embancamientos producidos en la bahía de Chaitén, junto con la planificación

AL SEÑOR
RAMIRO MENDOZA ZÚÑIGA
CONTRALOR GENERAL DE LA REPÚBLICA
PRESENTE

Contralor General de la República

efectuada para controlar la acumulación de lodo en su fondo marino. Asimismo, solicitó la programación prevista para mantener operativa la draga fiscal, habida consideración de lo importante que significaba tener operativo dicho puerto.

Finalizó la presentación en mención, solicitando los antecedentes de respaldo de los métodos técnicos y operacionales utilizados en los tres dragados efectuados entre los años 2010 y 2012 en la citada bahía.

Requerida sobre la materia, la Dirección de Obras Portuarias se pronunció por oficio N°617, de 2013, cuyas argumentaciones y antecedentes han sido considerados en este informe.

Cabe mencionar que con carácter reservado, mediante oficio N°27.415, de 14 de abril de 2014, de este Organismo de Control, fue puesto en conocimiento de la Dirección de Obras Portuarias el preinforme de observaciones N°7, de 2014, con la finalidad que formulara los alcances y precisiones que, a su juicio, procedieran, lo que se concretó a través del oficio N°1.445, de igual año, en el cual remite la respuesta evacuada por la Dirección de Obras Portuarias.

METODOLOGÍA

El trabajo se ejecutó de conformidad con las disposiciones contenidas en el artículo 131 de la ley N°10.336, de Organización y Atribuciones de este Organismo Contralor, e incluyó la solicitud de informes, documentos y entrevistas con funcionarios del mencionado servicio.

A su turno, por oficio N°13.949, de 2013, esta Contraloría General solicitó a la Dirección de Obras Portuarias antecedentes técnicos y administrativos de los trabajos de dragado desarrollados por ese servicio en la bahía de Chaitén, informes batimétricos del área de acceso al puerto, detalle de los trabajos efectuados por la draga fiscal Ernesto Pinto Lagarrigue y las mantenciones de la misma, y la programación de los trabajos de dragado ejecutados por la referida embarcación, incluyendo su plan de mantención.

ANÁLISIS

En primer término, es menester formular algunas precisiones en relación con lo aseverado en la denuncia.

i) En el año 2010, la Dirección de Obras Portuarias del Ministerio de Obras Públicas suscribió un convenio ad-referendum de trato directo con la empresa Baper S.A. para la ejecución del contrato "Conservación de emergencia rampa Chaitén", el cual fue sancionado por resolución N°59, de 2010, de ese servicio.

Al respecto, cabe señalar que en el marco de dicho contrato, no fue la empresa "Dragatec" mencionada en la denuncia quien ejecutó los trabajos, puesto que ella solo arrendó maquinaria de dragado a la empresa

Baper S.A. para que ejecutara labores de limpieza del fondo marino en la mencionada bahía, según consta en el acuerdo suscrito entre las partes el 7 de abril de 2010.

ii) En cuanto al precio de los trabajos efectuados en virtud del referido contrato, es dable indicar que el monto pagado finalmente a la empresa Baper S.A. fue de $156.461.389, según consta en la resolución N°110, de 2010, de la Dirección de Obras Portuarias, que aprobó la liquidación del contrato y la devolución de las retenciones y garantías, documento tomado razón por esta Contraloría General el 10 de diciembre de igual anualidad.

Así también, debe precisarse que el volumen extraído por dicha empresa fue de 3.616 m^3, según se da cuenta en el formulario para la calificación del contratista, acompañado al acta de recepción única de 2010, y no de 1.500 m^3, como indica la denuncia.

A su vez, el valor neto inicialmente ofertado para la partida "Limpieza de fondo y transporte a botadero" fue de $41.211 por m^3. Sin embargo, posteriormente, debido a un cambio en la metodología de trabajo -que consideró el transporte del material extraído por medio de una línea de tuberías de descarga-, se suprimió la partida en comento, incorporándose el ítem "Limpieza de fondo", por un valor neto de $13.649 por m^3.

iii) En la presentación que dio origen a esta investigación se expresó que los trabajos realizados por la draga fiscal Ernesto Pinto Lagarrigue el año 2010, tuvieron un costo de $88.738.816. No obstante, en los oficios N^{os}1.353 y 332, de 24 de diciembre de 2010 y 27 de marzo de 2012, respectivamente, ambos de la Dirección de Obras Portuarias de la Región de Los Lagos, aparece que el gasto efectuado en dicha operación ascendió a $90.000.000, los que fueron utilizados para pagar al personal que se desempeñó en las faenas marítimas, la compra de artículos de aseo, viáticos, combustibles y algunos repuestos.

iv) Finalmente, es del caso señalar que mediante decreto N°310, de 9 de octubre de 2012, del Ministerio de Obras Públicas, se calificó de emergencia la ejecución de trabajos de dragado en la bahía de Chaitén, estimándose que las faenas a realizar ascenderían a $2.220.000.000. Posteriormente, por resolución N°171, de 22 de enero de 2013, la Dirección de Obras Portuarias de la Región de Los Lagos aprobó los convenios ad-referéndum de modificación de contrato N^{os}1 y 2, que disminuyeron valores proforma y cantidades de obras, arribando el valor final del contrato a la suma de $1.945.620.157.

1. Sobre el origen de los fondos destinados al pago de los trabajos ejecutados por la empresa Dragados S.A.

En el resuelvo 8° de la resolución N°191, de 2012, del Ministerio de Obras Públicas, que aprobó el convenio ad-referéndum de trato directo celebrado entre la Dirección Regional de Obras Portuarias y la Empresa Dragados S.A., para la ejecución de los trabajos en comento, se consignó que con cargo a la asignación presupuestaria 30129137-0 de 2012, subtítulo 31, ítem 02, asignación 004, del presupuesto de la Dirección de Obras Portuarias del mencionado

año, se imputaría la suma de $1.567.000.000, IVA incluido, correspondiente al contrato en comento y que la diferencia se financiaría con cargo a futuros presupuestos.

Al efecto, el decreto N°1.543, de 2012, del Ministerio de Hacienda, identificó el citado proyecto en el subtítulo 31, por la suma de $1.567.000.000. Posteriormente, a través del decreto N°232, de 2013, de la aludida cartera de Estado, este fue incrementado en $653.000.000. Finalmente, el decreto N°674, de 2013, de la misma entidad ministerial lo disminuyó en $273.400.000. En síntesis, el monto final aprobado fue de $1.946.600.000, que corresponde al valor final del contrato, según se expresó precedentemente.

En virtud de lo señalado, no se advierten objeciones que formular en este punto.

2. Con respecto a si el monto adjudicado se evaluó conforme a precios de mercado.

Sobre la materia, cabe indicar que la Dirección de Obras Portuarias señaló en su oficio ordinario N°617, de 2013, que el costo del dragado se ajustó a los valores de mercado, dando como ejemplo la licitación efectuada para la conservación de la vía de navegación en la Bahía Chilota, en la comuna de Porvenir, XII Región de Magallanes y la Antártida Chilena, efectuada el año 2013, contrato adjudicado al consorcio Dragados S.A. Agencia en Chile y Besalco S.A., mediante resolución N°3, de la Dirección de Obras Portuarias Región de Magallanes y Antártica Chilena, de 3 de abril de esa anualidad.

Sin perjuicio de la comparación efectuada por el servicio, en el transcurso de la investigación se recopilaron antecedentes relacionados con trabajos de dragados contratados por esa entidad en la zona sur del país durante los últimos cinco años, obteniéndose los siguientes antecedentes:

CONTRATO	AÑO	REGIÓN	SAFI	ADJUDICACIÓN
Conservación de emergencia rampa de Chaitén	2010	Los Lagos	165.211	Resolución N°59, de 7 de julio de 2010, Dirección de Obras Portuarias.
Conservación calado acceso rampa Pargua. Región de Los Lagos	2013	Los Lagos	199.507	Resolución exenta N°1.000, de 27 de agosto de 2013, Dirección de Obras Portuarias Región de Los Lagos.
Conservación vía de navegación en Bahía Chilota-Porvenir, 4° llamado	2013	Los Lagos	205.016	Resolución N°3, de 3 de abril de 2013, Dirección de Obras Portuarias Región de Magallanes y Antártica Chilena.
Conservación calado caleta pesquera barranco Amarillo	2010	Magallanes y Antártica Chilena	163.699	Resolución exenta N°142, de 23 de abril de 2010, Dirección de Obras Portuarias Región de Magallanes y Antártica Chilena.

Fuente: Tabla confeccionada por el equipo de fiscalización en base a la información entregada por la Dirección de Obras Portuarias.

Luego, si se analizan los valores unitarios por m^3 de dragados contemplados en cada uno de estos acuerdos, expresados en UF,

considerando el valor de este índice al último día hábil del mes anterior al de la presentación de la propuesta de los oferentes adjudicados, se obtiene:

CONTRATO	VALOR $/M3 NETO	U.F. CONVERSIÓN	VALOR UF/ M3
Conservación de emergencia rampa de Chaitén, año 2010, código SAFI N°165.211.	41.211	20.920,36	1.97
Conservación calado acceso rampa Pargua, región de Los Lagos, año 2013, código SAFI N°199.507.	50.188	22.949,89	2.19
Conservación vía de navegación en Bahía Chilota-Porvenir, 4° llamado, año 2013, código SAFI N°205.016.	34.222	22.838,48	1.50
Conservación calado caleta pesquera barranco Amarillo, año 2010, código SAFI N°163.699.	23.528	20.998,52	1.12
	Valor promedio		1.695
Dragado área operación rampa de transbordadores de Chaitén, año 2012, código SAFI N°198.523	40.223	22.732,79	1.77
	Porcentaje aumento sobre valor promedio		4.4%

Fuente: Tabla confeccionada por el equipo de fiscalización en base a la análisis de la información contenida en los contratos referidos.

En el análisis anterior, se debe tener presente que cada faena posee exigencias particulares, características físicas y climáticas del lugar de extracción, volumen acumulado en el fondo del mar, punto de vertido del material extraído, entre otros, considerando además que este tipo de operaciones no es una actividad común que implique una ejecución habitual o recurrente, lo que impide determinar con certeza un valor de mercado.

No obstante lo indicado, se advierte que el costo por metro cúbico de material extraído desde el área de operación rampa de transbordadores de Chaitén, el año 2012, es cercano al valor promedio determinado a partir de los antecedentes recopilados en esta oportunidad.

En atención a lo expuesto, no hay objeciones que formular en este punto.

3. Respecto de los fundamentos que señala el decreto N°310, de 2012, para declarar y calificar como "emergencia" la obra de dragado en el área de operación de la rampa de transbordadores de Chaitén, y la posterior contratación vía trato directo de la obra en examen.

Sobre este punto, consta en los antecedentes recopilados que el servicio consideró principalmente para calificar de emergencia la obra en comento, el embancamiento causado por el arrastre de sedimentación depositado en el lugar por la continua actividad del volcán Chaitén, el cual debía extraerse para que las maniobras de atraque de las barcazas operaran sin problema, dado su rol relevante para la conectividad de la zona. Además, en esa época, la draga fiscal se encontraba en el puerto de Coronel en trabajos de carena, como se pudo acreditar durante el desarrollo de la investigación.

Por otra parte, dicho decreto N°310, de 2012, ingresó a esta Contraloría General para su control preventivo, a través del cual se

verificó su constitucionalidad y legalidad, resolviéndose la toma de razón sin alcance de la declaración y calificación de emergencia a la reseñada obra, con fecha 25 de octubre de 2012.

Considerando lo anterior, no hay observaciones que formular sobre el asunto en comento, ya que el contrato por trato directo estuvo acorde con lo establecido en la letra c) del artículo 86 del DFL N°850, de 1977, que refunde, coordina y sistematiza el texto de la ley N°15.840, de 1964, del Ministerio de Obras Públicas.

4. Sobre el control del nivel de embancamiento en la bahía de Chaitén.

a) De las indagaciones efectuadas, se constató que el 23 de noviembre de 2010 la draga fiscal Ernesto Pinto Lagarrigue inició faenas de dragado en la bahía de Chaitén, terminando su labor el 15 de diciembre de igual año. En dicho trabajo se extrajeron 30.698 m^3 de sedimentación, según consta en los registros de la bitácora diaria de la nave.

Posteriormente, la Dirección de Obras Portuarias efectuó las siguientes batimetrías en la citada bahía, para el control de la cota del fondo marino:

AÑO	MES	TIPO DE PLANO	LÁMINA
2011	enero	Sin control	
	febrero	Levantamiento batimétrico después del dragado de diciembre de 2010	5778, 1-1
	marzo-diciembre	Sin control	-
2012	enero-julio	Sin control	-
	agosto	Planta general levantamiento topo batimétrico sector muelle Chaitén	Esp. TB 04, Esp. N°04
	septiembre	Sin control	-
	octubre	Planta dragado área de operaciones Chaitén	Esp. EM, Esp. N°01 6021
	noviembre	Plano batimétrico de control	EM GM 1501
	diciembre	Plano batimétrico de control dragado rampa Chaitén	GM 1537-1540
		Plano planta y perfiles batimetría inicial	GM 1528

Fuente: Tabla confeccionada en base a la información entregada al equipo de fiscalización por la Dirección de Obras Portuarias.

Así, en el preinforme de observaciones se estableció que entre marzo de 2011 y julio de 2012, es decir, en un período de 17 meses, la Dirección de Obras Portuarias no efectuó controles batimétricos del embancamiento en la bahía de Chaitén, lo que importaría el incumplimiento del artículo 19 del decreto con fuerza de ley N°850, de 1997, del Ministerio de Obras Públicas, que dice relación con las facultades y atribuciones de la Dirección de Obras Portuarias, entre ellas, la supervigilancia y fiscalización de las vías de navegación, entre ellas la bahía de Chaitén, atendidas las particulares condiciones existentes a la data de analizados los hechos.

En relación con lo anterior, se hizo presente en el preinforme de observaciones, que entre los antecedentes que justificaron la calificación de emergencia de la obra "Dragado área operación rampa de transbordadores de Chaitén", sancionada por decreto N°310, de 2012, del Ministerio de Obras Públicas, se incluyó la denominada "Minuta de emergencia", de 28 de septiembre de 2012, de la Dirección de Obras Portuarias, en la cual se consigna entre las acciones del ministerio, que esa dirección "(...) mantuvo el monitoreo de la situación de embancamiento en el puerto de Chaitén por medio de una serie de batimetrías de control, las que mostraron un comportamiento aleatorio de la tasa de embancamiento, pero que hasta el mes de julio de 2013 mostraba cambios a bajas tasas de crecimiento" (sic).

En su respuesta, el servicio indicó que la draga Ernesto Pinto Lagarrigue terminó sus labores en la bahía de Chaitén en el mes de diciembre de 2010. Sin embargo, el volumen extraído no logró mitigar el excesivo nivel de embancamiento debido a la rapidez de acumulación del sedimento, lo que exigió complementar con un nuevo dragado, que se efectuó en el mes de abril de 2011, para alcanzar la cota de dragado de -10 NRS.

Agregó, que como no se contaba con recursos sectoriales disponibles, se solicitó al Ministerio del Interior el financiamiento para que continuara operando la draga fiscal, a fin de que generase una holgura en los niveles de embancamiento, con el fin de permitir una operación sin contratiempos hasta el mes de noviembre de 2011, fecha en la que estaba programada la puesta en marcha del pontón flotante y el puente basculante que adquiriría el Gobierno Regional de Los Lagos, los cuales darían solución a la conectividad de la Provincia de Palena mientras se construyera el proyecto definitivo del puerto en la bahía de Chaitén. No obstante, como no fue posible obtener dicho financiamiento, esa dirección se vio en la necesidad de redestinar el uso de la draga fiscal enviándola al Puerto de Coronel.

Afirmó que no solo mantuvo los controles batimétricos que se señalan en el preinforme N°7 de este Organismo de Control, sino que además contó con los planos de batimetría de fechas 17 de junio y 23 de septiembre, ambos de 2011 y con mediciones efectuadas entre los meses de junio y julio de 2012.

Manifestó finalmente, que no ejecutó controles batimétricos entre octubre de 2011 y mayo de 2012, porque en ese periodo debió haber estado operando el pontón flotante y el puente basculante que adquiriría el Gobierno Regional de Los Lagos para dar solución a la conectividad de la Provincia de Palena, lo que en definitiva no ocurrió, ya que por problemas estructurales se recomendó no hacer la puesta en marcha de esa estructura, conforme consta en las actas de reuniones de fechas 14 de mayo y 26 de junio, ambos de 2012, sostenidas entre esa dirección y el reseñado gobierno regional.

En atención a los nuevos antecedentes presentados por la aludida dirección en su respuesta al preinforme de observaciones, que dan cuenta de la ejecución de controles durante el segundo semestre del año

2011, como a su vez, atendidas las argumentaciones dadas para no realizar controles batimétricos el primer semestre del año 2012, se subsana la observación.

b) Se formuló observación en el preinforme de observaciones por cuanto la Dirección de Obras Portuarias no contó con un plan o programa de conservación del dragado ejecutado el año 2010 en la bahía de Chaitén, contravieniendo lo previsto en la resolución N°2.412, de 2009, de la Dirección General de Obras Públicas, que aprueba la organización y descripción de funciones generales y específicas de la Dirección de Obras Portuarias, que en su numeral 3.2, Sección de Conservación, de la División de Construcciones, señala que dentro de sus funciones generales le compete "Elaborar los planes y programas de conservación de las obras ejecutadas por el Servicio, velando por el nivel de servicios de la infraestructura portuaria y costera que ejecuta la Dirección de Obras Portuarias".

Al igual que en la observación anterior la entidad fiscalizada respondió que una vez terminada la primera etapa del dragado -a fines de diciembre de 2010-, se esperaba contar con los recursos solicitados para continuar con los dragados en esa bahía durante el mes de abril de 2011. Así también, señaló que se esperaba contar con los ya citados, muelle flotante y puente basculante, al finalizar ese año, estructuras que finalmente no pudieron entrar en operación conforme lo previsto.

Añadió el servicio en su respuesta al preinforme de observaciones, que durante junio de 2012, se inició un estudio batimétrico en la bahía, asociado al contrato "Estudios Básicos y Anteproyecto de Ingeniería Construcción Terminal Portuario e Infraestructura de Pesca Artesanal Chaitén", a través del cual se pudo monitorear el embancamiento en ese periodo.

Por otra parte, indicó que a raíz del problema ocurrido con el pontón basculante y dado que la draga fiscal se encontraba en reparaciones, se decidió enfrentar la situación de embancamiento de la bahía a través de la tramitación del decreto de emergencia N°310, de 2012, del Ministerio de Obras Públicas, contratando a la nave de bandera española OMVAC 10.

Ahora bien, sin perjuicio de los argumentos presentados por la dirección en la referida respuesta, los que dan cuenta de que en forma directa o indirecta se controló el nivel de embancamiento en la bahía, no se advierte que dichas actuaciones obedezcan a un programa en el cual se hayan preestablecido controles periódicos que permitiesen alertar oportunamente la necesidad de ejecutar operaciones tendientes a conservar el dragado ejecutado durante el año 2010, en cumplimiento con lo previsto en el numeral 3.2, de la señalada resolución N°2.412, de 2009, atendiendo además a las particularidades que presenta el sector, luego de ocurrido la erupción del volcán Chaitén el año 2008.

Considerando lo anterior, se mantiene la observación, debiendo contemplar esa repartición dentro de sus labores, con programas de conservación que contengan, para el caso que se analiza, el monitoreo y el registro oportuno de las profundidades marinas en el área de operación de la

rampa de Chaitén con el fin de asegurar su operación, lo que será verificado en una futura acción de seguimiento.

5. Sobre la operatividad y mantención de la draga fiscal.

Se mencionó en el preinforme de observaciones que realizado un histograma de la utilización de la draga fiscal Ernesto Pinto Lagarrigue, se advirtió que en el período comprendido entre abril de 2009 y octubre de 2011, dicha embarcación fue arrendada a la empresa Puerto de Coronel S.A., manteniéndose anclada en ese puerto hasta la celebración de un nuevo contrato de arrendamiento por el lapso comprendido entre noviembre de 2011 y enero de 2012.

A su vez, se estableció que no habían registros que dieran cuenta de la utilización de dicha draga entre febrero y septiembre de 2012, de la eventual inoperatividad de la nave, o bien, de la ejecución de trabajos de mantenimiento de esa embarcación.

Luego, se determinó también que entre el 1 de octubre y el 21 de noviembre de 2012, la empresa Milival Ingeniería Limitada realizó reparaciones a flote a la mencionada draga fiscal en el muelle de la Dirección de Obras Portuarias en la ciudad de Valdivia, y que el 11 de diciembre de 2012 la misma draga estuvo anclada en el astillero Asenav de Valdivia, para iniciar el servicio de carena por un plazo de 29 días hábiles.

Y por último, se hizo presente en el aludido preinforme, que los trabajos de limpieza del fondo marino en la bahía de Chaitén, realizados por la empresa Dragados S.A., se iniciaron el 12 de noviembre de 2012, data en la cual la aludida draga fiscal se encontraba en reparación a flote en Valdivia.

En este contexto, considerando que durante el período en el cual no se registró actividad de la mencionada embarcación -9 meses- no consta que el servicio haya efectuado el control batimétrico del fondo de la bahía de Chaitén, se observó que el actuar de la DOP, en orden a garantizar la operatividad de la bahía, vulneró a los principios de eficiencia y eficacia consagrados en el artículo 3° de la ley N°18.575, Orgánica Constitucional de Bases Generales de la Administración del Estado, toda vez que un conocimiento oportuno de la necesidad de ejecutar trabajos de dragado en el sector, hubiese posibilitado la utilización de la embarcación fiscal en el lapso que estuvo inactiva, con el consiguiente menor costo para el Fisco.

Se agregó que, a su vez, tal actuación implicó un incumplimiento de la obligación de velar por el interés general, el cual exige a la Administración el empleo de medios idóneos de diagnóstico, decisión y control para concretar dentro del orden jurídico una gestión eficiente y eficaz, todo ello, de acuerdo con lo establecido en el artículo 53 de la misma ley.

En su respuesta, el servicio argumentó que en el año 2009 se levantó el receso comercial de la draga Ernesto Pinto Lagarrigue,

evitándose su remate. Posterior a ello, suscribió el Convenio Ad Referéndum de Arrendamiento con la Compañía Puerto de Coronel para el periodo abril de 2010 a diciembre de 2011, haciendo presente que se dragó con ella el puerto de Chaitén entre los meses de noviembre y diciembre de 2010.

Luego, explicó que desde diciembre de 2011 a mayo de 2012, la draga fiscal debía renovar el certificado general de seguridad para naves mercantes de carga y especiales mayores, lo que no ocurrió por no contar con la tripulación necesaria, es más, durante el mes de junio de 2012, la nave permaneció atracada en el puerto de Valdivia por esos mismos motivos.

Expuso además, que entre los meses de octubre y noviembre de 2012, la empresa MILIVAL, previa licitación pública, ejecutó los trabajos de mantenimiento a la embarcación, con el fin de obtener el certificado general de seguridad para naves mercantes de carga y especiales mayores, lo que se concretó en el mes de abril de 2013, pero igualmente estuvo imposibilitada de efectuar labores de dragado por no contar con la tripulación suficiente.

En su contestación al preinforme de observaciones, la entidad auditada ha fundamentado la inactividad de la draga fiscal en la imposibilidad de contar con la tripulación requerida para su operación, empero no acompañó antecedentes a fin de acreditar sus argumentos ni la adopción de acciones en dicho periodo para superar oportunamente el inconveniente que habría imposibilitado el uso de esta nave en las labores de dragado de la bahía de Chaitén.

Se advierte en consecuencia -tal como se señaló precedentemente-, que la dirección no cumplió con los principios de eficiencia y eficacia en relación al uso eficiente de la draga, por lo que en lo sucesivo deberá adoptar las medidas para evitar la reiteración de situaciones como la representada y mantener la operatividad de la mencionada embarcación, además de cumplir a tiempo con las exigencias administrativas que implican su operación, materias que serán examinadas en una futura auditoría.

Sin perjuicio de lo anterior, la Dirección de Obras Portuarias deberá instruir un procedimiento disciplinario tendiente a determinar las eventuales responsabilidades administrativas derivadas del aspecto representando, remitiendo a esta Entidad de Control el acto que así lo disponga, en el término de 15 días hábiles, contados desde la recepción de este informe.

6. Sobre los métodos técnicos y operacionales utilizados en los dragados efectuados en la bahía de Chaitén.

Finalmente, en cuanto a lo requerido por el interesado, en orden a que se le entregara información respecto de las batimetrías desarrolladas en el sector, las bitácoras de producción de los tres dragados efectuados y los documentos referidos a su liquidación, se adjunta copia digital de los siguientes documentos recopilados para la presente investigación, sin perjuicio de lo establecido en el artículo 10 de la Ley de Transparencia de la Función Pública y de

Acceso a la Información de la Administración del Estado, aprobada por el artículo primero de la ley N° 20.285, sobre Acceso a la Información Pública.

a) Resolución N°110, de 2010, de la Dirección de Obras Portuarias, que aprueba la liquidación del contrato y devolución de retenciones y garantías de la obra "Conservación de Emergencia Rampa Chaitén, Región de Los Lagos".

b) Resolución N°132, de 2013, del Ministerio de Obras Públicas, que aprueba la liquidación, devolución de retenciones y garantías de la obra "Dragado Área Operacional Rampa de Transbordadores de Chaitén, Región de Los Lagos".

c) Oficio ordinario DROP Xa N°332, de la Dirección Regional de Obras Portuarias Región de Los Lagos, de 27 de marzo de 2012, que adjunta la rendición final de los recursos de emergencia por los trabajos realizados en el terminal portuario de Chaitén con la draga Ernesto Pinto Lagarrigue, perteneciente a la Dirección de Obras Portuarias del Ministerio de Obras Públicas.

d) Bitácora de trabajos efectuados por la draga Ernesto Pinto Lagarrigue en bahía Chaitén, entre el 20 de noviembre y 15 de diciembre, ambos de 2010.

e) Planos 1 de 2 y 2 de 2, sobre perfil longitudinal (eje proyecto) y perfiles transversales del proyecto Conservación de Emergencia Rampa Chaitén, elaborado en el mes de febrero de 2010 por la Dirección de Obras Portuarias.

f) Plano topo batimetría curvas de nivel, elaborado por Baper S.A., el 31 de julio de 2010.

g) Plano topo batimetría perfiles transversales, elaborado por Baper S.A., el 31 de julio de 2010.

h) Plano 1 de 1, de planta batimetría exploratoria situación actual del proyecto Conservación de Emergencia Rampa Chaitén, elaborado en el mes de septiembre de 2010 por la Dirección de Obras Portuarias.

i) Plano Top – Bat 1 de 1, sobre levantamiento batimétrico del sector de la rampa y área de maniobra después de la faena de dragado realizado en diciembre de 2010, sin fecha, elaborado por la Dirección de Obras Portuarias.

j) Plano batimétrico control de dragado rampa Chaitén del proyecto Dragado Área Operación Rampa de Transbordadores de Chaitén, elaborado el 13 de diciembre de 2012 por la Dirección de Obras Portuarias.

k) Plano batimétrico control de dragado rampa Chaitén del proyecto Dragado Área Operación Rampa de Transbordadores de Chaitén, elaborado el 20 de diciembre de 2012 por la Dirección de Obras Portuarias.

CONCLUSIONES

1. En relación con la denuncia formulada por el recurrente, que dio origen a la presente investigación, se concluye:

a) La obra "Dragados área operación rampa de transbordadores de Chaitén" se financió con cargo a la asignación presupuestaria 30129137-0 de 2012, subtítulo 31, ítem 02, asignación 004, del presupuesto de la Dirección de Obras Portuarias, no mereciendo objeción, conforme se estableció en el numeral 1, del acápite "Análisis", de este informe.

b) El precio por metro cúbico de dragado contemplado en el contrato "Dragado área operacional rampa de transbordadores de Chaitén, Región de Los Lagos", se enmarca dentro de un valor promedio determinado a partir de obras de características similares contratadas por la Dirección de Obras Portuarias en la zona sur del país, no formulándose observación al respecto, en concordancia con lo expuesto en el numeral 2, del acápite "Análisis", del informe.

c) La calificación de emergencia de los trabajos de dragado y su posterior contratación vía trato directo, se ha efectuado de conformidad con la normativa que regula la materia, juicio al que se arribó de acuerdo a lo explicado en el numeral 3, del título "Análisis", del presente informe.

d) La Dirección de Obras Portuarias aportó antecedentes que dan cuenta de la ejecución de controles de la cota del fondo marino de la bahía de Chaitén durante el segundo semestre del año 2011, como también, justificó no haberlos efectuado durante el primer semestre del año 2012, aduciendo que en esa época debía haber estado en uso un muelle flotante y puente basculante encomendado por el Gobierno Regional de Los Lagos, obras que por problemas estructurales, no pudieron entrar en operación en la data prevista. Por consiguiente, en atención a los argumentos expuestos, se procede a subsanar la observación formulada en la letra a) del numeral 4, del acápite "Análisis" de este informe.

e) El servicio examinado no elaboró un plan o programa de conservación de las obras de dragado ejecutadas durante el año 2010, a objeto de mantener la cota necesaria del fondo marino, para la circulación de las navieras en la bahía de Chaitén, según lo detallado en la letra b) del numeral 4, acápite "Análisis" de este informe.

f) Asimismo, no adoptó oportunamente acciones que permitiese mantener operativa la draga fiscal, con sus mantenciones respectivas, quedando varada varios meses correspondientes a los años 2012 y 2013, en el puerto de Valdivia, incumpliendo con los principios de eficiencia y eficacia consagrados en el artículo 3° de la ley N°18.575, Orgánica Constitucional de Bases Generales de la Administración del Estado, según lo consignado en el numeral 5, del acápite "Análisis", de este informe.

2. En atención a los aspectos representados, la Dirección de Obras Portuarias deberá instruir un procedimiento disciplinario

tendiente a determinar las eventuales responsabilidades administrativas derivadas del aspecto representando en el reseñado punto 5, del acápite "Análisis", de este informe, aludido en la letra f) del numeral precedente, remitiendo a esta Entidad de Control el acto que así lo disponga, en el término de 15 días hábiles, contados desde la recepción de este informe, tal como se indica en el anexo.

Sin perjuicio de lo ya expresado, esa dirección deberá:

3. Elaborar un programa que contemple la calendarización, monitoreo y registro oportuno de las cotas del fondo marino en el área de operación de la bahía de Chaitén, a fin de no incurrir nuevamente en inadvertencias como la explicitada en la letra b) del numeral 4, del acápite "Análisis", lo que será verificado en una próxima acción de seguimiento.

4. Ajustarse a los principios de eficiencia y eficacia consagrados en el artículo 3° de la ley N°18.575 Orgánica Constitucional de Bases Generales de la Administración del Estado, en relación a proveer de las condiciones necesarias para que la draga fiscal se mantenga operativa, con las certificaciones correspondientes y con la tripulación mínima requerida para ella, con el fin de prever situaciones como la advertida en el numeral 5, del acápite "Análisis", lo que será materia de fiscalización en una futura auditoría.

Asimismo, deberá remitir el "Informe de Estado de Observaciones", de acuerdo al formato adjunto en el anexo de este documento, en un plazo máximo de 60 días hábiles a partir del día siguiente de la recepción de este oficio -salvo en los casos en que se haya definido un plazo distinto-, informando las medidas implementadas y acompañando los antecedentes de respaldo respectivos.

Saluda atentamente a Ud.,

DIVISION DE INFRAESTRUCTURA Y REGULACION
JEFE SUBDIVISION
DE AUDITORIA

CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA
DIVISIÓN DE INFRAESTRUCTURA Y REGULACIÓN
SUBDIVISIÓN DE AUDITORÍA
COMITÉ DE AUDITORÍA DE OBRAS PÚBLICAS

ANEXO
Informe de estado de observaciones

N° DE OBSERVACIÓN	MATERIA DE LA OBSERVACIÓN	REQUERIMIENTO SOLICITADO POR CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA EN INFORME FINAL	MEDIDA IMPLEMENTADA Y SU DOCUMENTACIÓN DE RESPALDO	FOLIO O NUMERACIÓN DOCUMENTO DE RESPALDO	OBSERVACIONES Y/O COMENTARIOS DE LA ENTIDAD
Punto 4, letra b) del acápite "Análisis"	Sobre el control del nivel de embancamiento en la bahía de Chaitén	Remitir el programa que contemple la calendarización, monitoreo y registro oportuno de las cotas del fondo marino en el área de operación de la bahía de Chaitén			
Punto 5 del acápite "Análisis".	Sobre la operatividad y mantención de la draga fisca	Remitir el acto administrativo que instruye el procedimiento disciplinarios, en el término de 15 días hábiles, contados desde la recepción de este informe			