

[Inicio](#) > [Empresas](#) > [Construcción](#)

Construcción

Puente de Chacao: OAS concreta salida de consorcio con Hyundai y MOP redefine plan de pagos

Cambios fueron visados por Contraloría y desagregan etapas, para que los pagos reflejen mejor los avances, sin recursos adicionales. La obra debe estar terminada en marzo de 2023.

Por: A. Pozo y J. Troncoso | Publicado: Miércoles 24 de julio de 2019 a las 04:00 hrs.



El puente tendrá 2.750 metros de extensión. / Foto: Agencia Uno

El consorcio que lleva la construcción del emblemático Puente Chacao tuvo cambios relevantes en las últimas semanas. Aunque no tenía injerencia en las decisiones hace más de un año y

medio, a fines de junio se concretó la salida formal de la brasileña OAS de la sociedad que mantenía con Hyundai.

Las empresas mantenían una disputa que los llevó hasta la justicia en agosto de 2017, pero este capítulo se cerró el 27 de junio, a través de un escrito de común acuerdo, lo que marcó que la firma coreana se quedara con la totalidad de las acciones de la constructora que ha sido cuestionada por casos de corrupción en la región. Los detalles del traspaso se mantienen bajo reserva, pero esto despeja el camino de cara a la etapa más fuerte de inversiones que viene.

A la fecha, el puente de 2.750 metros que unirá la Isla de Chiloé con el continente ya tiene 30 de 36 pilotes de la nave central listos y en las próximas semanas se debería comenzar a trabajar en el norte y sur del canal, para lo cual se han estado preparando los terrenos y equipos, así como materiales.

Por eso, el segundo cambio para el consorcio se considera como relevante, porque Contraloría visó una segunda modificación al contrato de construcción, que refleja una serie de conversaciones que se habían dado entre el Ministerio de Obras Públicas y la empresa.

El subsecretario de Obras Públicas, Lucas Palacios, explica que las modificaciones aprobadas consideran dos aspectos relevantes.

Primero, la segregación de algunas de las etapas, para que se puedan revisar y recepcionar con mayor frecuencia las obras, lo que permite concretar pagos al consorcio.

Palacios destaca que “esto mantiene el valor ofertado por la empresa, de poco más de \$ 360.000 millones del año 2013, que se van reajustando según la variación del IPC, lo que hoy equivale a unos \$ 425.000 millones”.

Pero además, se oficializa un aumento en el plazo del contrato que se había otorgado el 5 de diciembre de 2018, de 929 días en la subfase de diseño. Con esto, la fecha oficial en que la obra debe estar lista es el 12 de marzo de 2023, en circunstancias que originalmente se estimaba para la segunda mitad de 2020.

ES IMPORTANTE PORQUE...

■ El Puente Chacao es una de las obras de ingeniería más importantes que se han realizado en el país. Impulsada en el primer gobierno de Sebastián Piñera, la estructura que unirá Chiloé con el continente podría estar lista en 2023.

■ 30 DE LOS 36 PILOTOS YA ESTÁN INSTALADOS.

“La gracia de estas dos modificaciones es que se permite devolver la normalidad ejecutiva al contrato, dentro del precio a suma alzada que fue ofertado por la empresa en un principio”, dice Palacios.

Detalles de los cambios

Respecto al primero de los puntos, que separa las etapas de avance, Palacios explica que en el original había 24 etapas identificadas, donde la primera era la del diseño completo -que ocurrió formalmente recién el 7 de diciembre de 2018- y, la última, su puesta en marcha.

El problema que surgió fue que la etapa de ingeniería, en vez de demorarse un año, les tomó cuatro por distintos motivos, como intercambios entre propuestas técnicas de la empresa y la revisión del MOP, especialmente por el debate que se abrió en torno a las condiciones de sismicidad y viento, así como el ruido que generó la situación de OAS.

En paralelo, en febrero de 2018 se inició la construcción de la pila central, pese a que no se había terminado formalmente la primera etapa.

“Esto fue una primera modificación del contrato, que rompió la estructura original de 24 etapas, permitiendo una convivencia entre construcción y el fin del diseño definitivo”, dice, y agrega que esto permitió avanzar más rápido respecto de lo que estaba planificado, porque se han generado inercias positivas en el desarrollo del proyecto.

Dado el actual estado de avance del puente, “es que esta modificación es importante, porque permite actualizar administrativamente el contrato”.

“No sólo habrá pagos más seguidos, sino que por parte nuestra vamos a poder hacer una revisión más acuciosa, porque no vamos a requerir que termine una etapa para comenzar a revisar, sino que permanentemente vamos a ir haciendo recepciones, dándole un ritmo más actualizado al proyecto”, dice.

Palacios destaca que al interior del MOP fortalecieron los equipos para hacer el seguimiento, dado que es un proyecto complejo que tiene desafíos de ingeniería y que es el único en su tipo



“Estamos satisfechos con la aprobación de Contraloría, porque actualiza el contrato y nos permite llevar un ritmo más controlado del desarrollo del proyecto”.

Lucas Palacios
Subsecretario de
Obras Pùblicas.

que se está construyendo actualmente en el mundo.

Consultado por los plazos y costos adicionales -por cerca de US\$ 200 millones- que pide el consorcio, el subsecretario dice que “sólo hemos actualizado administrativamente el contrato, pero no hemos reconocido mayores costos, ni plazos salvo los de la ingeniería”.

Te Recomendamos



Firma de Dubai toma primera decisión de inversión tras llegar a Chile y destinará US\$ 45 millones a Puerto Lirquén



Pregunta al experto: ¿Quién es "gran ganador" de la modificación a la Ley de Arriendos?



Piñera encabezará reunión de estudio para poner término de concesión a Essal



Gobierno evalúa acciones para corregir Ley de Pago Oportuno



Agrosuper explora ingreso al mercado de alimentos caninos



Ventas de Viña Santa Rita disminuyen 4,2%