

[Inicio > Empresas > Construcción](#)

Construcción

Puente Chacao: las extensas negociaciones que marcaron el desarrollo del proyecto

La disolución del comité asesor ministerial creado por el gobierno anterior, así como un cambio en la forma de relacionarse, habrían sido factores claves en el deterioro de la relación entre las partes.

Por: Equipo DF | Publicado: Viernes 27 de diciembre de 2019 a las 04:00 hrs.



Desde sus inicios fue una obra compleja. La idea de unir el continente con la isla de Chiloé nació a comienzos de los 2000 en el marco de buscar obras para conmemorar el bicentenario del país y, en ese entonces, se esperaba que estuviera listo en 2010.

Lo que dicen las bases de licitación

“Si se produjera un atraso injustificado de más del 30% respecto de lo programado, se podrá poner término anticipado del contrato”.

“El valor del contrato incluirá todo costo o gasto que irrogue su cumplimiento, sea este directo, indirecto o a causa de él”.

Pero el costo siempre fue el gran problema. Por eso, pese a estar adjudicado, el entonces ministro de Obras Públicas, Eduardo Bitran, decidió dar marcha atrás con el proyecto, que en ese entonces superaba los US\$ 930 millones de la época.

No obstante, el primer gobierno de Sebastián Piñera adjudicó en diciembre de 2013 el contrato al Consorcio Puente Chacao (CPC), integrado en principio por la coreana Hyundai (51%) y la brasileña OAS (49%).

Las bases de esa licitación cobraron nueva importancia ante la abierta disputa que abrió la firma coreana el lunes, acusando al Ministerio de Obras Públicas de no querer cubrir los costos después que se le hicieran una serie de modificaciones al diseño.

El contrato fue a suma alzada, adjudicado a \$ 360.134 millones, el que se va reajustando de acuerdo a la variación del IPC. Según datos del Banco Integrado de Proyectos Ministerio de Desarrollo Social, para 2020 se estima que ese valor llegará a unos \$ 422,5 mil millones.

Si el licitar el proyecto no fue fácil, comenzar a construirlo tampoco. Pasaron cerca de cinco años desde la adjudicación de la obra hasta que esta efectivamente empezó a levantarse, en febrero de 2018.

CONSTRUCCIÓN PUENTE SOBRE EL CANAL CHACAO Y ACCESOS

AÑO	PRESUPUESTO ASIGNADO [MILLONES DE PESOS]	COSTO DEL PROYECTO [MILES DE MILLONES DE PESOS]	MONTOS PAGADOS [MILLONES DE PESOS]
2012	1.503	373,1	0
2013	1.654	389,6	355,9
2014	6.980	390,1	1.529,20
2015	10.240	433,9	7.910,40
2016	5.879	441,1	12.517,40
2017	3.901	452,9	19.797,40
2018	43.704	436,7	24.304,90
2019	164.827	466,8	32.834,20
2020	29.030	422,5	33.558,90

FUENTE: BANCO INTEGRADO DE PROYECTOS MINISTERIO DE DESARROLLO SOCIAL

Fuentes conocedoras del proceso y que prefieren mantener su anonimato, explican que los cambios que acusa CPC al diseño de la obra fueron solicitados con el cambio de gobierno en 2014.

Las autoridades de ese entonces –con Alberto Undurraga a la cabeza- notaron que el proyecto no contemplaba suficientes estudios de riesgo asociados a eventos sísmicos, de viento y corrientes marinas, especialmente por el recuerdo del terremoto del 27F de 2010.

Por ello se encargó un análisis que arrojó que se necesitaría un mayor volumen de acero para la construcción de la infraestructura, ajuste que implicaba mayores costos para el consorcio. Dicha situación fue advertida por CPC al MOP, por lo que se decidió armar un comité asesor, el que fue compuesto por autoridades regionales, pero también estaba, por ejemplo, Hernán de Solminihac en calidad de exministro de OOPP. Este consejo se encargaba de analizar antecedentes y problemas que fuesen apareciendo y recomendaba a Undurraga las decisiones que se iban tomando.

Además, tuvo la tarea de ver cómo continuar el proyecto cuando estalló el escándalo de corrupción en Brasil y que significó la quiebra de OAS, firma que ya dejó el consorcio.

Consultado, Undurraga ha negado que existiera un compromiso por compensar los mayores costos del proyecto.

"No hay ningún compromiso asumido en nuestro período que no hayamos cumplido. Desconozco cuáles han sido las conversaciones posteriores. El único cambio en el contrato que hubo durante mi período fue aquel que permitió adelantar el inicio de las obras.

Todos los ajustes que pudo haber tenido la ingeniería, de acuerdo a los técnicos y abogados de vialidad, son ajustes que eran y son responsabilidad de Hyundai", dijo.

El estallido del conflicto

Una vez que volvió a cambiar el gobierno, las nuevas autoridades con el ministro Juan Andrés Fontaine cambiaron la forma de operar. Por ejemplo, se desintegró el comité asesor.

Además, algunas fuentes dicen que desde una comunicación directa, se dio paso a una negociación liderada por los asesores legales de cada parte, y que culminó –tal como retrató el consorcio en un comunicado- con la indicación del asesor legal del MOP de que no se pagaría los sobrecostos por cerca de US\$ 300 millones que pide la empresa.

A esto se suma que el ministro Alfredo Moreno tendría una postura más dura aún respecto de los sobrecostos, lo que también habría afectado las relaciones con la empresa. De hecho, en esta administración solo se ha autorizado más plazos y un nuevo esquema de pagos.

Esto, porque -dicen fuentes al tanto de las negociaciones- hubo un desconocimiento de "cambios a las condiciones del contrato".

Esto, pese a que en algún minuto de las negociaciones -durante el actual gobierno- se habrían ofrecido pagar unos US\$ 20 millones (equivalente a la póliza de seguro), por concepto de sobrecostos. Esto finalmente no llegó a puerto. Consultados, en el MOP no quisieron referirse al respecto.

Moreno citado a la Cámara

A raíz de los hechos acontecidos, es que el diputado Jorge Sabag (DC), pedirá citar al ministro Moreno a la comisión de OOPP "para que explique la situación que generó la paralización de las obras de construcción del puente sobre el Canal de Chacao y aclare qué tan real son las acusaciones que plantea la empresa a cargo del proyecto".



Exministra de OOPP es socia del estudio que asesora a Hyundai

Tras la salida de Laurence Golborne del Ministerio de Obras Públicas (MOP) para dedicarse de lleno a su carrera presidencial en 2012, asumió la titularidad Loreto Silva, quien hasta ese entonces se había desempeñado como subsecretaria de la cartera.

Por lo anterior, fue ella quien realizó la adjudicación del diseño y construcción del Puente Chacao al año siguiente. Dado ese rol, desde el inicio del conflicto -hace más de un año- que llamó la atención en la industria que el caso lo lleve el estudio Bofill Escobar Silva, donde la abogada de la Universidad de Chile es socia. Cuando la exministra ha sido consultada por el caso -previo a esta crisis, en momento en que aún había negociaciones-, siempre dejó en claro que eran otros los abogados los que representaban a la empresa.

Trabajadores: "Sería una vergüenza que el proyecto quede a medias"

Desde el lunes que el sindicato de trabajadores del Consorcio Puente Chacao está atento a todo lo que se comunique a raíz de la disputa que la empresa tiene con el

gobierno por los sobrecostos del proyecto.

El presidente de la instancia, Claudio Solís, explica que no fue una noticia grata y que "sería una vergüenza que este proyecto quedara medias. Nadie piensa en el daño a los trabajadores, muchos de las zonas cercanas a donde se construye el puente".

Solís -de una organización que representa a cerca de 90 personas- dice que se han reunido con Hyundai, quienes les comunicaron la situación, así como los escenarios que se manejan. Aclara que no se ha informado una fecha en que se puedan detener los avances, que aun es muy pronto para decirlo.

"Nos han comunicado que tienen la disponibilidad de continuar", al ser consultado sobre las señales en torno al desarrollo de la obra, que ya completó los 36 pilares de la nave central, y que ahora está en etapa de encepado. Agrega que las obras en el lado sur de la futura estructura, están detenidas desde que se hizo el anuncio.

Solís relata que ya sostuvieron reuniones con la Dirección del Trabajo regional y que pedirán audiencia con autoridades del Ministerio de Obras Públicas, para plantearles su preocupación por el efecto que esto puede tener en los trabajadores, muchos de ellos de la zona.

Agrega que no han pensado en paralizar, porque tomar alguna medida de esa naturaleza pondría en mayor riesgo sus puestos laborales.

Te Recomendamos



Tribunal Ambiental de Antofagasta acoge reclamo de comunidades y revierte aprobación de programa de cumplimiento de SQM Salar



Exministro Undurraga asegura que no existió compromiso del gobierno en pagar sobrecostos a consorcio del puente Chacao



Andrés Rebolledo, ex Direcon: "Empresarios extranjeros valoran institucionalidad del país"