

Pandemia y mayor costo de materiales explicarían el alargue, según la cartera:

MOP negocia monto adicional por obras del Puente Chacao, que estaría listo recién en 2028

La titular de Obras Públicas confirmó un nuevo retraso en la construcción, la cual podría comenzar a operar ocho años después del plazo original.

SOLEIDAD NEIRA FARIAS

“A fines del segundo semestre del año 2028”, oficializó la ministra de Obras Públicas (MOP), Jessica López, la nueva fecha de término de la construcción del Puente Chacao, la mayor obra pública en ejecución en el país, y que busca unir Punta Coronel con la isla grande de Chiloé.

Será justo cuando se cumplan quince años desde que en diciembre de 2013 se licitara el contrato para el diseño y construcción del puente al consorcio internacional (CPC) conformado, mayoritariamente, por la brasileña OAS y la coreana Hyundai, una sociedad que se disolvió luego de los problemas que enfrentara la sudamericana por denuncias de corrupción.

Para 2028 el proyecto sumará más de ocho años de retraso respecto del plazo original: 2.379 días, es decir, unos seis años y cinco meses.

Y aunque la etapa de construcción se inició en 2018, cuando se empezaron a hincar los pilotes en el fondo marino, lo concreto es que el puente debió haber estado terminado en agosto de 2020.

Pero pese a tratarse de un contrato “a suma alzada”, el MOP nuevamente deberá acudir a la Contraloría, entidad que en febrero de 2022 objetó la intención de mayores plazos para la ejecución de la obra.

Entre los argumentos que esgrimó el ministerio para justifi-



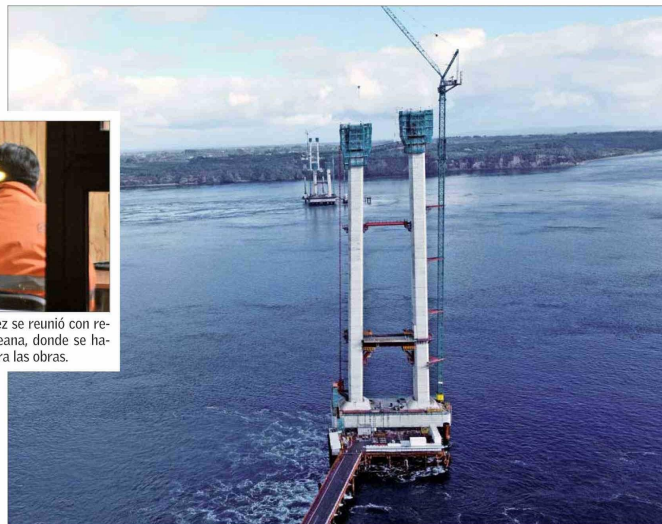
La semana pasada, la ministra López se reunió con representantes de la constructora coreana, donde se habrían abordado los nuevos montos para las obras.

car el aumento de plazo están que las restricciones aplicadas durante la pandemia habrían impedido “la llegada al país de profesionales, expertos y trabajadores extranjeros, absolutamente esenciales para la normal ejecución de las obras de construcción del proyecto. Especialmente, las medidas han impedido que CPC ejecute las obras del encepado central, las obras de pilotaje en la pila norte y lado sur, etc. de acuerdo con el cronograma de producción planificado”.

“No se ha acreditado debidamente el fundamento por el cual, en la especie, el plazo del contrato debiera ampliarse en los 245 días que se pactan”, dijo entonces la Contraloría, que meses más tarde refrendó la determinación.

Nuevos recursos

La nueva modificación al contrato, que ya definió un aumento



Cerca de un 50% de avance tienen las obras del puente. Algunas pilas superan ya los 100 metros de altura.

de plazo, irá aparejada de mayores recursos, aún no definidos. En un comienzo, el contrato fijaba un costo de \$360 mil millones, y en 2020 se adicionaron \$109 mil millones “por obras extraordinarias”.

Según la ministra López, quien la semana pasada estuvo en la zona, los mayores recursos “es algo que estamos estudiando también. Este es un proyecto que se inició (en 2013) cuando había un dólar con un precio como de \$500. Entre medio hemos tenido una pandemia, una situación de cambio de precios a nivel

mundial. Este es un puente que en su mayor parte está construido con elementos importados, con materias primas importadas, por lo tanto ha tenido un impacto en términos de precios de los materiales de la construcción, hemos tenido una serie de eventos (...) que ha significado tiempos en que se ha alargado el proceso, y todo eso tiene un impacto naturalmente financiero”.

La secretaria de Estado no quiso revelar el monto que pide el consorcio: “Tampoco es muy relevante, creo yo, porque lo relevante es el incremento que noso-

tros vamos a validar”. Y acotó que “tiene que ser sancionado por distintos órganos del Gobierno, pero estamos trabajando en eso”.

“Es bien importante también sincerar con el país, así como lo estamos haciendo con el plazo, el nuevo presupuesto que vamos a tener”, precisó López.

“Tenemos harta experiencia (...) para muchos contratos, para pagar reajustes retroactivos (...) en los últimos años, y por lo tanto, estamos revisando las distintas partidas (...). El proyecto tiene connotaciones particulares y

estamos haciendo la revisión del tema presupuestario, y yo creo que cuando resolvamos eso, vamos a tener una situación más clara”, dijo López, quien luego de encabezar la cuarta sesión del comité asesor del Puente Chacao, en la localidad del mismo nombre, se reunió con ejecutivos del consorcio en una sala de la delegación municipal.

“Si está bien fundado solamente”, se debiera pagar un aumento de costos, apunta el ingeniero Sergio Galilea, exsubsecretario del MOP y quien participó en el inicio del proyecto.

No tiene dudas de la relevancia de la obra, que “acaba de ser destacada mundialmente, reforzando haber tenido una ingeniería de primer nivel; sigue siendo el proyecto clave que asegura 200 km más al sur la red vial central de Chile; lo que se hace en promedio en una hora se hará en tres minutos”. De hecho, según el ingeniero, el tramo Ancud-Puerto Montt será equivalente a Puerto Montt-Osorno.

Seguridad en la faena

Marcados por la “incertidumbre”, dice estar Luis Cortés, presidente del Sintrasar, la organización que reúne a buena parte de los operarios en la obra, algunos de los cuales ya llevan más de seis años en Pargua.

Y añade que “a pesar de las condiciones extremas” en que trabajan, no han tenido accidentes graves. Eso sí, el sábado hubo un golpe en la cabeza y fue trasladado al hospital, inconsciente. Según el directivo, deberán reflexionar “en qué mejorar y llegar hasta el final sin compañeros muertos”.