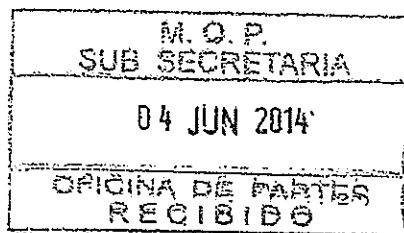


**ASOCIACIÓN NACIONAL DE INGENIEROS  
DE OBRAS PÚBLICAS - ANIOP**  
Pers. Jurídica N° 1122/12.07.72 [www.aniop.cl](http://www.aniop.cl)



**DOC.:** ANIOP-25

**ANT.:** Puente sobre canal de Chacao.

**MAT.:** Información, posición y acciones de ANIOP frente al proceso desarrollado para decidir la contratación de un puente sobre el Canal de Chacao.

**INC.:** Anexo con antecedentes.

SANTIAGO, 30 de mayo de 2014

**SEÑOR  
ALBERTO UNDURRAGA VICUÑA  
MINISTRO DE OBRAS PÚBLICAS**

**DISTINGUIDO SR. MINISTRO**

Mediante la presente carta hacemos llegar a Ud. información, opinión y acciones y desarrolladas por la Asociación Nacional de Ingenieros de Obras Públicas, ANIOP, con relación al contrato de un puente sobre el Canal de Chacao, iniciado y comprometido por la anterior administración.

**ANTECEDENTES**

En primer lugar queremos retrotraernos a algunos hechos acontecidos con ocasión del proyecto de construcción de un puente colgante sobre el canal de Chacao mediante la modalidad de concesión de obra pública de los años 2006 y anteriores. Respecto de este proyecto, informamos a Ud. que esta Asociación expresó en su oportunidad al ministro de la época, Ingeniero Civil Sr. Eduardo Bitrán Colodro, su **“total y absoluto apoyo por la importante decisión de no continuar con la ejecución del proyecto puente Chacao”**, mediante carta ANIOP de 11 de agosto de 2006.

Esta decisión, como bien sabemos, fue avalada por la Sra. Presidenta Michelle Bachelet Jeria, implementando en su lugar el denominado “Plan Chiloé”.

En segundo lugar queremos informar a Ud. sobre las acciones desarrolladas por ANIOP durante la pasada Administración, frente a la decisión de construir un puente colgante sobre el Canal de Chacao, esta vez mediante fondos públicos (sectoriales), asignados al MOP. Las primeras acciones estuvieron orientadas a conocer, tanto la evaluación social que eventualmente justificaría la decisión anunciada en su cuenta

pública del 21 de mayo de 2012, por el entonces Presidente de la República, Sr. Sebastián Piñera Echeñique, así como la evaluación social de las otras alternativas analizadas, tales como mejoramiento de la conectividad entre el Continente y la Isla Grande de Chiloé, que justificaran la decisión tomada.

## **RAZONES ANIOP**

Las razones tenidas en consideración por ANIOP, al momento de iniciar estas gestiones, fueron las siguientes:

- La convicción de que la construcción anunciada, debía ser consecuencia de algún proyecto desarrollado por el MOP para mejorar la conectividad entre el continente y la Isla Grande de Chiloé y que ésta alternativa habría resultado ser la más conveniente de entre otras analizadas, desde el punto de vista técnico, económico y social. En este contexto, identificábamos a lo menos tres alternativas básicas que debieron haber sido estudiadas en detalle: a) Mejorar el sistema de transbordadores vigente, b) Construir un túnel bajo el mar y c) Construir un puente sobre el mar.
- A esa fecha no teníamos conocimiento de la existencia del desarrollo de algún proyecto o anteproyecto nuevo al interior de Vialidad, relacionado con la construcción de un puente colgante sobre el canal de Chacao. Tampoco teníamos conocimiento de que existiese algún anteproyecto de construcción de un túnel bajo el mar en dicha zona ni de algún anteproyecto de un nuevo sistema de transbordadores eventualmente realizado por la Dirección de Obras Portuarias.
- Adicionalmente teníamos la convicción de que la decisión de construcción de un puente colgante de esta naturaleza, debía de haber sido sometido a un riguroso proceso de evaluación social por parte del Ministerio de Desarrollo Social, por ser lo que corresponde frente a cualquier iniciativa de inversión con fondos públicos, y muy especialmente en este caso, por el altísimo volumen de dineros públicos comprometidos, que inevitablemente obligará a la postergación de otros proyectos de obras públicas necesarias para el país.
- Por otro lado en sesión del 12 de septiembre de 2012 fuimos testigos de cómo el ex Ministro de Obras Públicas Sr. Eduardo Bitrán Colodro cuestionó severamente la rentabilidad social del puente y realizó un llamado a paralizar dicho proyecto. Más detalle de esto se entrega en "Anexo con Antecedentes" que se adjunta.

## **CONSULTAS DE ANIOP**

ANIOP efectuó una primera consulta a partir del anuncio presidencial antes indicado, en este caso al Ministerio de Desarrollo Social, MIDESO, en la persona de quien a esa fecha ejercía el cargo de Ministro, el Sr. Joaquín Lavín Infante, mediante carta ANIOP de 29 de junio de 2012. En dicha carta se consultó entre otros, sobre las

recomendaciones que el MIDESO había realizado no sólo sobre la alternativa construcción de un puente sino sobre otras alternativas tales como, construcción de un túnel y mejoramiento del sistema de transbordadores.

Esta carta se encuentra sin respuesta a la fecha y ya han transcurridos casi dos años desde su envío.

Una segunda consulta fue realizada a la entonces Ministra de Obras Públicas, Sra. Loreto Silva Rojas, mediante carta ANIOP de 14 de febrero de 2013. Mediante esta carta solicitamos copia de los estudios realizados por el MOP respecto de distintas alternativas de mejoramiento de conexión entre el continente y la Isla Grande de Chiloé. Se le consultó también, cual había sido la recomendación del MIDESO frente a cada una de estas alternativas y se hizo mención además que a esa fecha, habían aparecido alternativas que aseguraban realizar la conectividad a un costo bastante menor al contemplado para la alternativa del puente colgante.

Esta segunda carta no fue respondida por la Sra. Ministra, siendo derivada por orden del Sr. Subsecretario de la época, el Sr. Lucas Pardo, al Sr. Director Nacional de Vialidad, según informó la Jefa de Atención Ciudadana de la SOP.

Una tercera misiva fue emitida por ANIOP con fecha 6 de marzo de 2013, dirigida esta vez al Sr. Director de Vialidad, reiterando lo solicitado a la Sra. Ministra, la cual esta vez sí fue respondida, aunque sólo en forma, mediante oficio DV Ord. N° 3710 de 3 de abril de 2013.

Una cuarta carta fue emitida por ANIOP con fecha 22 de abril de 2013, dirigida al Sr. Director de Vialidad, en la que se reclama, que su oficio N° 3710 antes citado, no da respuesta a lo consultado a la Sra. Ministra en febrero de 2013 y se insiste se dé respuesta y se haga entrega de la información solicitada.

Esta carta fue respondida en forma parcial por parte del Sr. Director de Vialidad mediante Ord. DV 6408 de 5 de junio de 2013, entregando información sobre un anteproyecto del año 2004, de un puente colgante de 4 vías sobre el Canal de Chacao. Respecto de la existencia de anteproyectos de alternativas técnicas al puente, no se hizo entrega de información alguna.

## CONSTATACIÓN DE HECHOS

A partir de las cartas emitidas por ANIOP, de las no respuestas o de las respuestas parciales obtenidas es posible inferir lo siguiente:

- Ninguna de las autoridades consultadas, informó sobre la evaluación de alternativas técnicas al puente colgante.
- Respecto del citado puente colgante, toda la información técnica disponible corresponde a documentos relacionados con un anteproyecto de un puente colgante de 4 vías del año 2004, el cual tenía a la fecha del anuncio, 8 años de antigüedad.

- Tal como se ha señalado, la construcción del puente fue anunciada por el ex presidente Piñera realizado el 21 de mayo de 2012. Sin embargo el informe final emitido por el MOP para evaluación del MIDESO fue realizado recién ese mismo mes, es decir, en Mayo 2012. Por su parte la Dirección de Planeamiento del MOP, recién mediante Ord. 0512-150 del 4 de julio de 2012 remite al MIDESO el Reporte Ficha IDI **“Construcción puente sobre el canal de Chacao, del 05 de julio de 2012”**, esto es, casi dos meses después del anuncio presidencial de la construcción del puente.

- De los antecedentes disponibles en documento denominado "Informe Final Evaluación Social Puente Canal de Chacao", es posible verificar que se ha decidido realizar una obra con un valor actual neto igual a cero, lo que constituye un alto riesgo técnico, económico y social.

## CONCLUSIÓN

- Todo proyecto de infraestructura pública debe realizarse en conformidad a todas y cada una de las disposiciones legales, administrativas, técnicas, económicas existentes y otras recomendadas por organismos internacionales para la toma de una decisión racional. En esta materia ni en ninguna otra dentro de la administración del estado, puede imperar la discrecionalidad, el arbitrio, el tráfico de influencias, o el uso del poder para favorecer a unos en perjuicio de otros.
- Por otra parte nos parece que si el país requiere desarrollar obras de alta especialización, complejidad y tamaño, el MOP debe prepararse y estar listo para ello, de tal forma que sus ingenieros y profesionales en general, así como todo su personal técnico, se encuentre capacitado oportunamente, y esto se logra cuando los ingenieros del MOP hayan participado activa y gradualmente en el diseño y construcción de obras de grandes dimensiones y creciente especialización. No es posible que el MOP se transforme sólo en una oficina o agencia de compras, tal como se observa en lo relacionado con el proyecto del puente Chacao.
- No nos oponemos a la construcción de un puente sobre el canal de Chacao, sino que a la forma como se ha elegido realizarlo y lamentamos que no se haya organizado ni instruido previamente a la Dirección de Vialidad y demás reparticiones del MOP para que el diseño del puente fuera desarrollado por los ingenieros del Ministerio de Obras Públicas justo para lo cual fue creado, y tampoco es válido decretar o resolver la compra de un puente de este tamaño, considerando, a priori e implícitamente que en Chile y en el MOP no existen los ingenieros ni empresas capacitadas.
- De todo lo expuesto en lo relativo al proceso de evaluación, licitación y contratación de un puente sobre el canal de Chacao, es posible concluir que la autorización a la realización de una licitación pública para compra de un puente sobre el Canal de Chacao se ha apartado de la normativa y disposiciones legales vigentes, y por tanto correspondería revisar acuciosamente la continuidad de este proyecto atendido que

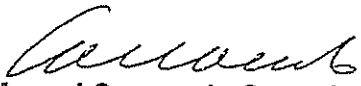
se ha dejado de cumplir con las exigencias para decidir inteligente, racional y eficientemente donde se colocan y en qué momento, los fondos públicos, siempre escasos. Lo que queda claro es que este proyecto no cumplió con los procedimientos y exigencias establecidas, en la legalidad vigente, para definir el uso de fondos públicos, tanto en forma como en fondo.

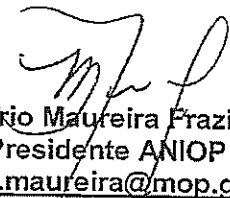
## NECESIDAD DE CAMBIAR

Lo que ha venido ocurriendo con este proyecto nos llama una vez más a hacernos cargo de lo importante que es:

- Fortalecer y revalidar la Ley Orgánica del MOP, Ley N° 15.840.
- Fortalecer la calidad y la importancia de la ingeniería del MOP para el desarrollo de las grandes obras públicas.
- Enfatizar en todo el personal del MOP en el uso inteligente, responsable, eficaz, eficiente y también ético de los fondos públicos para utilidad y provecho del bien público.
- Disponer de las dotaciones necesarias en calidad y cantidad para el desarrollo de la planificación, el estudio, el diseño, construcción, conservación, explotación e inspecciones de las obras públicas que se realicen con recursos fiscales.

Sin otro particular, saludan a Ud.

  
Manuel Carracedo Contador  
Secretario General ANIOP  
[Manuel.carracedo@mop.gov.cl](mailto:Manuel.carracedo@mop.gov.cl)

  
Mario Maureira Frazier  
Presidente ANIOP  
[mario.maureira@mop.gov.cl](mailto:mario.maureira@mop.gov.cl)

### DISTRIBUCIÓN.

Sr. Ministro de Obras Públicas  
ANIOP-25-2014-05-30-(Chacao)