

Conflicto por sobrecostos que alega la firma coreana en la construcción del viaducto

Puente del Chacao: MOP saca la artillería pesada para enfrentar conflicto con Hyundai y FICHA A ESPECIALISTA EN ARBITRAJES ANTE EL CIADI

El ministro Moreno incorporó a Andrés Jana, socio del estudio Bofill Mir & Álvarez Jana, como asesor legal externo. Aunque en la cartera apuestan a que es la justicia chilena quien debe zanjar la millonaria controversia, tal designación es interpretada como que no descartan que la contraparte pudiera seguir una estrategia internacional en la disputa. • JÉSSICA ESTURILLO O.

Tras el intercambio de fuertes declaraciones la semana pasada entre el brazo constructor de la gigante surcoreana Hyundai y el Ministerio de Obras Públicas (MOP), a raíz de la negativa de este último a formalizar el pago de US\$ 300 millones como sobrecosto por cambios a la ingeniería del puente del Chacao, obra que es ejecutada por la asiática, el viernes el titular del MOP, Alfredo Moreno, entregó una señal conciliadora al asegurar que su cartera y la multinacional están en constantes conversaciones para “lograr llegar a un acuerdo” y así evitar la judicialización del caso.

Pero más allá de las palabras, hace algunas semanas el MOP sacó la artillería pesada para enfrentar esta disputa y para ello fichó al abogado Andrés Jana, socio del estudio Bofill Mir & Álvarez Jana (BMAJ), un litigante con vastísima experiencia, precisamente, en arbitrajes internacionales.

Hasta el momento ha participado —como abogado y coárbitro— en siete procedimientos ante el Centro Internacional de Arreglo de Diferencias Relativas a Inversiones (Ciadi), una de las instancias a las que empresas extranjeras recurren cuando tienen diferencias en sus contratos con Estados. Solo por nombrar algunos ejemplos, ha representado a empresas chilenas ante el organismo —como el caso de IDC por la expropiación de la concesión del aeropuerto de isla Margarita ordenada por Venezuela o el de Quiborax por la expropiación de 11 concesiones mineras por parte del Estado boliviano— y actualmente como árbitro en una demanda de 27 inversores petroleros estadounidenses contra México.

También, Jana ha trabajado para el Estado chileno en el pasado, por ejemplo, como parte del equipo legal en la disputa fronteriza marítima entre Perú y Chile ante la corte de La Haya o representando a Corfo en el arbitraje con Albemarle.

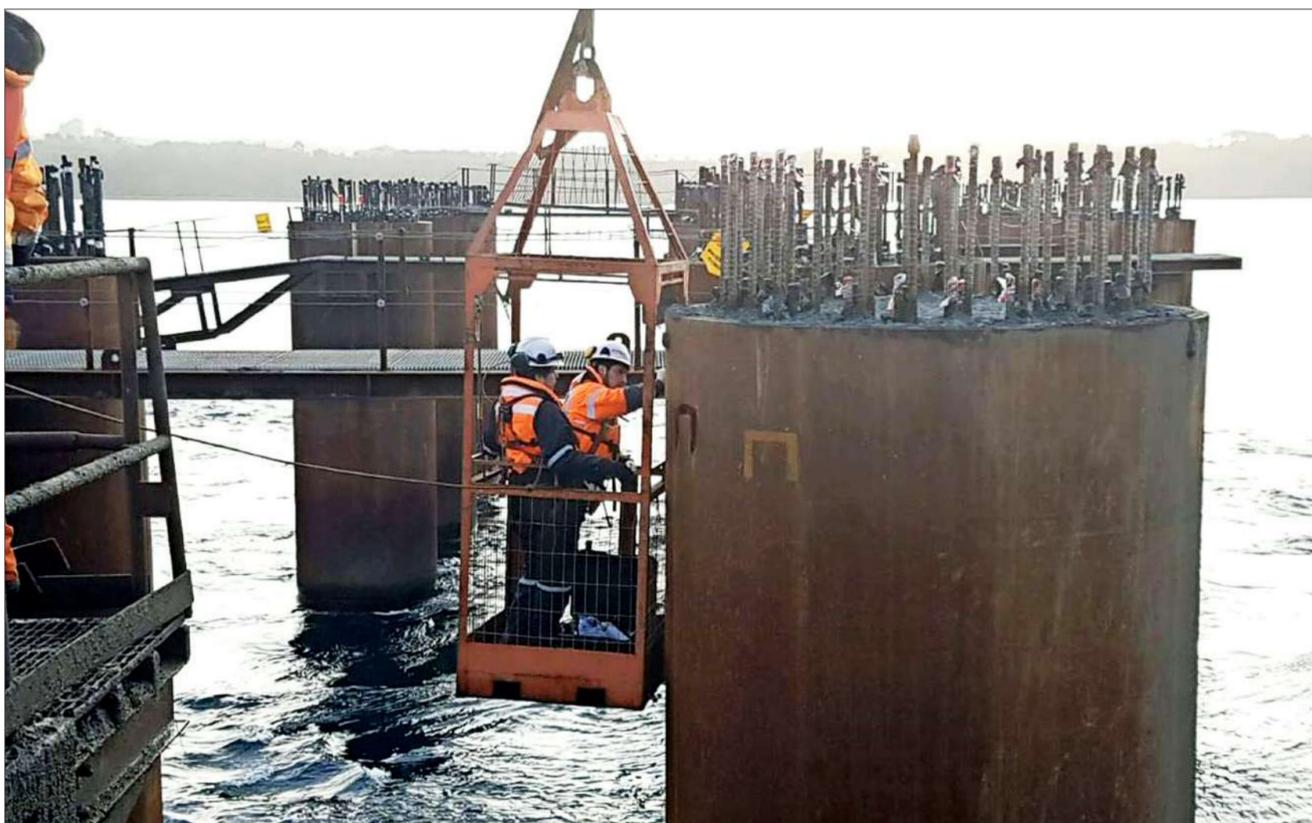
Jana es socio en la exoficina de Jorge Bofill, el abogado que junto a la abogada Vanessa Facuse, lidera la representación del Consorcio Puente del Chacao, la firma que construye el polémico viaducto y que es controlada por Hyundai Engineering & Construction.

En 2013, Jorge Bofill dejó BMAJ —donde su hermano Octavio permanece como socio— para continuar su carrera profesional por separado. Al tiempo formó una nueva oficina junto al exdirector del Servicio de Impuestos Internos Ricardo Escobar. A ellos se sumó, en 2015, la ex titular del MOP Loreto Silva.

Conocedores del proceso comentan que transcurrido más de un año desde que el consorcio formalizó la propuesta para elevar el monto de inversión del puente, ejecutivos de la firma y los técnicos del MOP sostuvieron cerca de una decena de reuniones en las que analizaron distintas alternativas. Pero durante diciembre, Jana pasó a liderar el equipo del MOP en este tema, participando en los últimos dos encuentros que sostuvieron las partes, el 18 y 19 de diciembre.

Este reforzamiento del equipo del MOP, con Jana a la cabeza, tomó por sorpresa a la contraparte coreana, pues no es habitual que el MOP contrate asesores externos —dada la especialización de los equipos internos de la cartera—, y mucho menos que queden a cargo de las conversaciones. Si bien es habitual que los organismos estatales contraten opiniones legales externas o encarguen estudios en derecho cuando enfrentan este tipo de discrepancias, en este caso Andrés Jana habría adoptado un rol inédito. Por eso, entendidos interpretan esta estrategia como que en el MOP no descartan que la coreana pudiera llevarlos a instancias internacionales para resolver la disputa.

A este respecto, en el MOP no estuvieron dispuestos a comentar.



Las obras del puente del Chacao tienen un 12% de avance, lo que implica que la firma surcoreana completó la construcción de los 36 pilotes de la pila central sobre la roca remolino.

En los documentos suscritos entre las partes se advierte que “para todos los efectos legales, el contrato se considerará celebrado en Chile, y deberá interpretarse conforme a la legislación chilena. En el orden judicial los contratistas prorrogan expresamente competencia ante los tribunales ordinarios de justicia chilenos de la ciudad de Santiago en todo lo relacionado con el contrato, renunciando expresamente a alegar la incompetencia de estos tribunales”. Se añade que los contratistas (la coreana en este caso) no podrán invocar la protección de su gobierno ni de su Estado, ni reclamar por la vía diplomática.

Sin embargo, el mismo documento menciona que el contratista debe cumplir con tratados y convenios internacionales ratificados por Chile, frase que es la que le abriría la puerta a Hyundai para acudir a una instancia como el Ciadi.

La amenaza del arbitraje

No han sido fáciles los 13 años que suma el proyecto de construir un puente para mejorar la conexión de la isla de Chiloé con el continente. De acuerdo con el reclamo de Hyundai, el último capítulo de esta historia comenzó a escribirse hace tres años, cuando el consorcio alertó a las autoridades respecto del incremento de la inversión de esta obra —inicialmente pactada en US\$ 700 millones—, a raíz de cambios en la obra asociados a temas sísmicos, de vientos y corrientes marinas.

Fue recién hace algunos días que el MOP habría comunicado a la asiática que no entregaría el monto adicional, que implica un incremento de 50% en el valor de la obra, una de las más complejas que se hayan ejecutado en el país y que en tres años lleva un 12% de avance.

A causa de esto, el 23 de diciembre la empresa le anunció al MOP y también a la prensa la paralización de las obras porque la cartera no habría cumplido esos compromisos de pago y acusó al Estado de no ofrecer garantías jurídicas ni comerciales para que ellos puedan seguir financiando este proyecto.

El rechazo del MOP no se hizo esperar y al día siguiente el ministro Moreno expuso ante la prensa que el consorcio firmó un contrato “a suma alzada”, con lo cual se hizo responsable de todos los riesgos del proyecto. Advirtió a la firma de las “graves repercusiones” de no cumplir con el contrato y les recordó que en caso de persistir con la discrepancia la vía de solución está en la justicia chilena.

Precisamente, los tiempos asociados a una eventual resolución de los tribunales civiles, los que a juicio de abogados podrían superar fácilmente los cinco años, estarían en el centro de la estrategia del MOP para allanar una negociación.

El costo del abandono o de un acuerdo... ¿Cuál es mayor?

Estallado el escándalo, el exministro de Obras Públicas Eduardo Bitran, que durante su gestión en 2006 decidió echar pie atrás con el proyecto, continuó asegurando que este sigue sin justificarse desde el punto de vista de su rentabilidad social y para comprobarlo reevaluó el proyecto. Sus cálculos arrojan que si el MOP aceptara pagar el 20% de lo que Hyundai está pidiendo, sumado a las proyecciones de tráfico y lo que aún falta por invertir, la justificación social del puente se postergaría hasta 2031. Esto implica dos años más de lo que se estimó originalmente, que era 2029, lo que ya mostraba que en esta zona es más rentable invertir en otro tipo de infraestructura pública.

Así, los cálculos de Bitran muestran que si el puente entra en operaciones en 2024 como está previsto, vale decir, siete años antes del momento socialmente óptimo, habría que asumir un menor valor social de US\$ 200 millones, mientras que la situación sería peor si el Gobierno aceptara pagar todo lo que Hyundai está pidiendo, porque el costo incremental del proyecto sobrepasaría los US\$ 700 millones, lo que postergaría a 2036 el momento socialmente óptimo de entrada.

Pero dado que en la práctica es imposible que la obra paralizada resista sin daños en el tiempo en el caso de que la opción del MOP fuera embarcarse en una larga batalla judicial, Bitran plantea que una solución sería que las partes se allanen a que el monto máximo de sobrecosto sean los US\$ 70 millones que

estimaron el exsubsecretario de Obras Públicas Sergio Galilea y el vicepresidente del Colegio de Ingenieros, Sergio Contreras, quienes integraron el panel de expertos que se reunía mensualmente para analizar el desarrollo del proyecto de diseño y construcción del puente del Chacao.

El 96% de los contratos de obras públicas sufre modificaciones

Abogados especialistas en materias de infraestructura aseguran que el 96% de los contratos de obras públicas sufren algún tipo de modificación y que la experiencia muestra que en promedio el aumento de plazos de ejecución respecto de las fechas originales bordea el 30%.

Carlos Molina, socio del estudio de abogados Molina Ríos, que se especializa en materias de infraestructura, plantea que la experiencia a nivel mundial demuestra que por su magnitud es imposible que obras de la envergadura del puente del Chacao estén exentas de problemas o desviaciones.

“La excepción es que estos megaproyectos no tengan problemas, pero en Chile el sistema y los contratos parten de la base de que no habrá problemas y por eso no se establecen mecanismos adecuados para resolver las discrepancias que pueden surgir durante las distintas etapas de ejecución. Tampoco se contemplan límites al incremento de inversión ni fórmulas de salida”, asevera Molina.

Añade que a estas alturas del conflicto, una de las alternativas de resolución sería dejar en manos de un organismo especializado, escogido de común acuerdo, la determinación del porcentaje de sobrecostos que le corresponde asumir a cada una de las partes.

Conocedores de las tratativas comentan que esta opción estuvo sobre la mesa desde el inicio de las conversaciones entre Hyundai y el MOP, pero que se desechó porque las partes habrían estimado que la participación de especialistas coreanos y de las unidades que el MOP tiene dedicadas en forma exclusiva a supervisar este proyecto, junto con la empresa R&Q Ingeniería que hasta este año tiene el mandato de realizar la inspección fiscal de la obra, daban las garantías suficientes respecto de la existencia de un análisis técnico del proyecto.

ENCUENTRA TODOS LOS REMATES

En las páginas:

B2, B14, B15, B16, B17, B18

y en cuerpo de Reportaje contraportada página D14

Para publicar tus remates comunícate al 2 2330 1217

