

El MOP responde con dureza a la concesionaria china que puso en duda viabilidad de Ruta Talca-Chillán

■ CRCC, que este mismo año también perdió su contrato con Metro, había iniciado una discrepancia ante el Panel Técnico alegando sobrecostos en el proyecto.

POR MARTÍN BAEZA

China Railway Construction Corporation (CRCC) atraviesa un momento crítico en el país. La gigante asiática -controlada por el Estado chino- primero se vio envuelta en un conflicto con Metro, que terminó anticipadamente su contrato para construir el tramo 1 de la futura Línea 7, acusando incumplimientos graves y reiterados de parte de la concesionaria.

En paralelo se gestaba otro embrollo para la firma, que cabe en la categoría de las 40 empresas más grandes del mundo en ese rubro.

CRCC también está a cargo de la segunda concesión para el tramo Talca-Chillán, de la Ruta 5. Por esa operación, el Ministerio de Obras Públicas (MOP) le cursó diversas multas por bajos niveles de man-

tención, retrasos en gestiones e incumplimientos de plazos, entre otras, además de ejecutar boletas de garantía por casi US\$ 37 millones.

Tras esto, la china ingresó una discrepancia al Panel Técnico de Concesiones, defendiendo su actuar y acusando a la cartera liderada por Jessica López de retrasos en la revisión de ingeniería y la tramitación de solicitudes de modificación de obra. Dijo que el proyecto se había vuelto "imposible de financiar" y pidió compensaciones por UF 3.137.524, esto es, unos US\$ 144 millones.

Respuesta del Ministerio

El 18 de febrero, el MOP respondió a la china con dureza. En un escrito de más de 190 páginas, señaló que la concesionaria "ha incurrido en incumplimientos graves y reiterados

en materias constructivas, operacionales, financieras y en deberes contractuales esenciales como la conservación de la autopista".

Así, dijo la cartera, CRCC acumuló multas que superan las UF 99.445 (unos US\$ 4,6 millones) solo durante el año 2025 y los inicios de 2026.

"Más grave", dijo el MOP, resulta que la concesionaria le impute al Gobierno la supuesta inviabilidad del proyecto, teniendo en cuenta que "estamos frente a una empresa que no sólo ha incumplido gravemente sus obligaciones con el MOP, sino que también con la Empresa de Transporte de Pasajeros Metro S.A."

La china, agregó la cartera, "ha evidenciado un conjunto sistemático y reiterado de incumplimientos en materias de conservación, operación, ingeniería, expropiaciones, cumplimiento ambiental y obli-

gaciones financieras, los cuales no pueden ser soslayados al momento de evaluar la procedencia de las pretensiones económicas formuladas en la presente discrepancia".

En ese sentido, el MOP afirmó que CRCC se adjudicó el proyecto presentando una oferta "altamente competitiva", incluso superando a la española Sacyr, que tiene más de 25 años de experiencia en la industria concesional del país. Ello, agregó el Ministerio, responde a una estrategia de penetración de mercado "legítima", pero que "supone asumir íntegramente los riesgos económicos y técnicos inherentes a la propuesta formulada y asumir la responsabilidad de conocer la normativa aplicable en nuestro país al sistema de concesiones".

Con esto, negó que los montos exigidos por CRCC fueran sobre-

costos: "El desarrollo normal de la ingeniería no constituye una prestación extraordinaria ni una obra adicional, se trata de una obligación esencial de la concesionaria, cuyo diseño, planificación técnica y estructuración financiera debieron ser incorporados en el modelo económico ofertado".

Bajo este argumento, el MOP defendió la idea de que la discrepancia ingresada por la firma china "desconoce los principios estructurales del sistema", en particular, el principio de riesgo y ventura de la concesionaria "conforme al cual la ejecución de las obras, su financiamiento y la explotación del proyecto se desarrollan a entero riesgo de la empresa".

Por todo esto, el MOP solicitó rechazar en todas sus partes la solicitud de CRCC.



JULIO CASTRO