

EDITORIAL

Retraso de obras en la Ruta 5

Es fundamental que la discrepancia se resuelva con celeridad en el panel técnico, respetando los principios estructurales del sistema de concesiones chileno, y que la obra retome su esperado itinerario.

Las autoridades y líderes políticos de la región no deben olvidar que el rezago de infraestructura de Ñuble no puede seguir esperando.

La segunda concesión de la Ruta 5 tramo Talca-Chillán, adjudicada en marzo de 2021 a la empresa china CRCC, con una inversión cercana a los US\$785 millones y un plazo máximo de concesión de 32 años es una de las obras de infraestructura más importantes para la región de Ñuble.

El proyecto consiste en el mejoramiento de la Ruta 5, entre Río Claro, en la región del Maule, y el sector sur de Chillán Viejo, en la región de Ñuble. La obra incluye el desarrollo de estructuras como viaductos, enlaces, pasarelas y calles de servicio, entre otras, destacando en la región de Ñuble los 30 kilómetros de ampliación a terceras pistas en tramos entre San Carlos y Chillán Viejo, los dos nuevos accesos a Chillán y la caletera en Chillán Viejo.

De acuerdo con el cronograma inicial, la concesionaria debía desarrollar la ingeniería definitiva, de manera de iniciar las obras el primer semestre de 2025, sin embargo, los trabajos aún no comienzan, y de acuerdo con las fiscalizaciones del MOP, la empresa ha incurrido en graves faltas al contrato de concesión.

Durante 2025, el MOP aplicó multas por unos US\$450 mil, lo que habría llevado a la constructora a entrar en incumplimiento. Las sanciones obedecieron a causas como bajos niveles de mantención, retrasos en gestiones administrativas e incumplimiento de plazos, entre otras. Además, en octubre de 2025 la concesionaria no concretó el pago de US\$78 millones por concepto de infraestructura existente, lo que llevó al MOP a hacer efectivas las boletas de garantía por casi US\$37 millones.

En respuesta, a inicios del presente año, la concesionaria, que es una de las constructoras más grandes del mundo,

ingresó una discrepancia al Panel Técnico de Concesiones del MOP, debido a diferencias con el MOP por retrasos en la revisión de la ingeniería y solicitudes de modificación de obras en el proyecto. Según la empresa, estos elementos la obligaron a postergar el inicio de los trabajos hasta marzo de 2027. La gigante china detalla en el escrito que, "en ausencia de certezas, el proyecto no resulta viable (...) por las indefiniciones existentes ha resultado imposible de financiar". Además, aseguró que tiene derecho a la compensación de sobrecostos de construcción por US\$ 144 millones.

Sugerir la inviabilidad encendió las alarmas a nivel local, pues un eventual término anticipado del contrato y una nueva licitación significaría seguir postergando la ejecución de obras clave para el desarrollo de Ñuble.

Y la dura respuesta del MOP al requerimiento, el pasado 18 de febrero, pintó más cercano el escenario de un fin abrupto. "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". Además, el MOP afirmó que CRCC se adjudicó el proyecto presentando una oferta "altamente competitiva", lo que responde a una estrategia de penetración de mercado "legítima", pero que "supone asumir integralmente los riesgos económicos y técnicos inherentes a la propuesta formulada".

Por ello, es fundamental que la discrepancia se resuelva con celeridad en el panel técnico, respetando los principios estructurales del sistema de concesiones chileno, y que la obra retome su esperado itinerario. Las autoridades y líderes políticos de la región no deben olvidar que el rezago de infraestructura de Ñuble no puede seguir esperando.