



US\$ 150
MILLONES
 ES LA INVERSIÓN DE LA CONCESIÓN

Colapsado camino a Farellones acumula dos procesos de licitación fallidos, uno en curso y se analiza un posible teleférico

El Ministerio de Obras Públicas proyecta abrir en septiembre de 2026 la licitación para el mejoramiento de la Ruta G-21, con el objetivo de que la obra esté operativa en 2035.

POR LAURA GUZMÁN

El pasado sábado, la Ruta G-21 —más conocida como camino a Farellones— se transformó en una verdadera pesadilla para cientos de automovilistas. El trayecto que normalmente toma una hora hasta los centros de ski de la Región Metropolitana se extendió por más de ocho, con vehículos detenidos y sin acceso a servicios básicos, en un lugar en que la temperatura mínima alcanzó los -3°C.

El colapso reavivó la disputa entre la Municipalidad de Lo Barnechea y el Ministerio de Obras Públicas (MOP). Una vez más, el municipio apuntó directamente a la cartera.

“Nosotros mantenemos la ruta despejada, apoyamos en la coordinación, pero la administración y mejoramiento de esta vía dependen del MOP. Es urgente una solución estructural, no más parches. No se trata de un favor, es un deber del Estado. Lo que hay detrás es desidia”, acusó el alcalde de Lo Barnechea, Felipe Alessandri.

El trasfondo de esta tensión se remonta a más de una década. En 2012, el entonces ministro de Obras Públicas, Alberto Undurraga, anunció la licitación de la Ruta G-21 con

la promesa de reducir en 30 minutos el tiempo de viaje hacia los centros invernales. Sin embargo, en 2014 el proceso fue declarado desierto por falta de interesados.

El segundo intento ocurrió en 2018, cuando el MOP volvió a licitar la concesión y se la adjudicó al consorcio Icafal-Compax. Pero en enero de 2023 la firma comunicó a la Dirección General de Concesiones (DGC) que invocaba la causal de extinción del contrato, tras no obtener a tiempo la aprobación ambiental del proyecto. Con ello, el proceso volvió a fracasar.

¿Un tercer intento?

Tras meses de silencio, en febrero de este año la titular del MOP, Jesica López, comprometió avances concretos para 2025, como licitar la ruta o al menos tener listas las bases de un nuevo proceso.

De hecho, según antecedentes publicados en la página web de la DGC, ya existe un plan sobre la mesa. Este contempla el mejoramiento de la Ruta G-21 entre Av. Las Condes y la intersección con la Ruta G-251 hacia Valle Nevado, además de un tramo de 1,1 kilómetros de acceso a la minera Los Bronces. Las obras incluyen ensanches en curvas, áreas

El proyecto considera el ensanche de curvas, áreas de emergencia, zonas para arriando y venta de cadenas, la construcción de los puentes Yerba Loca e Isla, dos miradores y otras obras de mejoramiento.

de emergencia, zonas de arriando y venta de cadenas, construcción de los puentes Yerba Loca e Isla y dos miradores, entre otras mejoras.

La inversión estimada asciende a US\$ 150 millones y el cronograma considera un llamado a licitación en septiembre de 2026, adjudicación en 2027 y la entrada en operación

de la nueva ruta recién en 2035.

Pero en la industria reina la cautela. Dos fuentes ligadas a concesionarias señalaron que el interés privado podría ser escaso, lo que arriesgaría un nuevo fracaso.

¿La razón? El expresidente de la Asociación de Concesionarios de Obras de Infraestructura Pública (Copsa), Leonardo Daneri, explicó que el proyecto resulta “poco atractivo y complicado”, ya que no se trata de levantar una autopista como tal, lo que dificulta su ejecución.

A esto se suma que el financiamiento depende de un sistema de peaje que tendría que ser de alto valor para hacerlo rentable, pues el flujo vehicular se concentra únicamente en invierno por el turismo.

“El resto del año, el tránsito corresponde principalmente a los vecinos de Farellones y del camino, quienes deberían quedar exentos del cobro o recibir algún tipo de subsidio, lo que dificulta aún más la viabilidad económica del proyecto”, señaló.

Por su parte, la exministra de Obras Públicas, Loreto Silva, advirtió que el proyecto enfrenta un riesgo medioambiental elevado debido a su localización y entorno, un factor que —a su juicio— no ha sido suficientemente considerado.

“El Estado debe fijar un tope al riesgo que asumen los inversionistas y tener un rol más activo en el proceso ambiental. Se trata de

buscar mecanismos que faciliten el desarrollo, sin dejar de cumplir con las exigencias”, sostuvo.

Desde el MOP, declinaron referirse al tema.

Otras soluciones

A pesar de que el municipio no tiene atribuciones para invertir en la ruta, el edil señaló que como entidad han seguido empujando medidas locales, como mantener despejada la vía, coordinar con Carabineros, reforzar la seguridad y apoyar en emergencias.

En ese escenario, han vuelto a evaluar la idea de un teleférico, propuesta que surgió hace algunos años y que también cuenta con apoyo de expertos.

“Es simplemente el mejor camino. Se debería construir un gran andarivel para 12 personas, que parta en Corral Quemado con un estacionamiento masivo, y que arriba disponga de buses de acercamiento a los distintos centros. Esa sería la gran solución al problema, la cual se podría hacer con la ayuda de los mismos centros de ski, concesiones y el Fisco”, planteó Daneri.

Silva coincidió: “Si lo que está sobre la mesa ya no funcionó, hay que explorar alternativas. No se trata de insistir en un modelo que fracasó dos veces”.

Además, el alcalde señaló que están estudiando la fijación de cuotas de acceso en días de alta demanda, lo que permitiría ordenar el flujo.