

EDITORIAL

Tramo Talca-Chillán

Ñuble no puede transformarse en una nota al pie de los problemas estructurales del sistema de concesiones. Si el modelo será revisado, este es el momento de hacerlo con foco territorial, entendiendo que cada año de retraso no es neutro: es competitividad perdida, desarrollo postergado y una señal negativa para futuras inversiones.

El conflicto entre la empresa china China Railway Construction Corporation (CRCC), concesionaria del tramo Talca-Chillán de la Ruta 5 Sur, y el Ministerio de Obras Públicas (MOP) no es solo una controversia contractual entre privados y el Estado. Es, además, una amenaza al desarrollo de Ñuble, una región que ha esperado por décadas una infraestructura vial acorde a su crecimiento y vocación productiva.

La concesionaria recurrió al Panel Técnico de Concesiones, acusando retrasos del MOP en la revisión de la ingeniería y en la tramitación de modificaciones de obra. Según la empresa, estas indefiniciones obligaron a postergar el inicio de las obras hasta marzo de 2027, cuando originalmente estaban previstas para enero de 2025, además de hacer "inviable" el proyecto desde el punto de vista financiero. Más grave aún, la firma plantea compensaciones por sobrecostos cercanas a los US\$ 142 millones y en la industria ya se menciona la posibilidad de una terminación anticipada del contrato y una eventual relicitación.

Para Ñuble, este escenario es complejo. La concesión no solo contempla la esperada construcción de terceras pistas, sino también la implementación del sistema Free Flow, el reemplazo de las casetas manuales, nuevos accesos estructurantes a Chillán, como Sepúlveda Bustos y Parque Lantáño, y obras claves en Chillán Viejo, fundamentales para potenciar su desarrollo industrial. Retrasar o suspender este paquete de inversiones implica seguir cargando con cuellos de botella, tiempos muertos, riesgos de seguridad y una infraestructura que no dialoga con las necesidades reales del territorio.

Las palabras del presidente de la Cámara Chilena de la

Construcción Ñuble, Sebastián Godoy, reflejan una inquietud transversal: cuando los conflictos no se abordan con decisión política y capacidad técnica, los costos los termina pagando la región. Aquí no se trata de defender a una concesionaria ni de eximir de responsabilidades al Estado. Se trata de reconocer que las indefiniciones, sanciones cruzadas, boletas de garantía ejecutadas y judicialización técnica son síntomas de un modelo que, cuando falla, lo hace con consecuencias profundas para las regiones.

Este conflicto estalla, además, ad portas de la llegada de un nuevo gobierno, que ha anunciado una revisión del actual modelo de concesiones y una revitalización del mismo. Recibe este caso como una verdadera prueba de fuego. No basta con prometer más inversión en infraestructura; es indispensable demostrar que el Estado tiene la capacidad de gestionar contratos complejos, resolver controversias con celeridad y dar certezas a largo plazo, sin hipotecar el interés público ni la urgencia regional.

Ñuble no puede transformarse en una nota al pie de los problemas estructurales del sistema de concesiones. Si el modelo será revisado, este es el momento de hacerlo con foco territorial, entendiendo que cada año de retraso no es neutro: es competitividad perdida, desarrollo postergado y una señal negativa para futuras inversiones.

El desafío para el próximo ministro de Obras Públicas y para la Dirección General de Concesiones será enorme. Pero también es una oportunidad. Resolver el conflicto de la Ruta 5 Talca-Chillán con diálogo, firmeza y visión estratégica puede marcar un punto de inflexión. Lo contrario, más dilaciones, más incertidumbre, solo confirmará una postergación para la región.