

MOP vuelve a hacer ajustes para destubar Camino de la Fruta

Además, quien se lo adjudique podrá proponer un cambio en el trazado en una de las zonas más conflictivas, cerca del río Cachapoal, ante posibles sobrecostos que pudieran surgir.



Una nueva serie de ajustes sufrió el proyecto que busca elevar el estándar del denominado Camino de la Fruta, que a través de la Ruta 66 une la Ruta 5 Sur -a la altura de Pelequén- con San Antonio.

US\$548 millones
es el presupuesto estimado para la obra.

Pese a que la iniciativa lleva más de diez años en carpeta, no ha podido concretarse por los altos costos que implica su desarrollo, con una inversión del orden de US\$ 548 millones, pero el Ministerio de Obras Públicas no afloja en su intención de concretarlo.

35 años

era el plazo original de la concesión en 2010 cuando se lo adjudicaron Besalco, Icafal y Belfi.

Con este objetivo, la Dirección General de Concesiones modificará por segunda vez en lo que va de este gobierno las bases de licitación.

A través de la circular aclaratoria N° 8, el MOP planteó tres cambios: aumentó el plazo máximo de concesión de 40 a 45 años; bajó el capital mínimo exigido a los postulantes, pasando de \$ 90 mil millones a \$35 mil millones; e incluyó la posibilidad de modificar, a iniciativa de los proponentes, una sección de 20 kilómetros del trazado definido

originalmente en la licitación, en el sector del Río Cachapoal (en las ceranías de Peumo).

Esto último, en caso de que no sea posible ejecutarlo debido a variaciones en los costos del proyecto. En ese tramo además se ha generado oposición de algunas asociaciones locales que han pedido cambios en el trazado. Además, la circular fija un nuevo mecanismo de distribución de costos asociados a la construcción de defensas fluviales, donde el concesionario podrá optar por ejecutar las obras y asumir a su entero cargo la construcción o, dependiendo del monto de los costos, estos podrán ser descontados o el MOP podrá asumir un costo adicional o excluir un sector del contrato de concesión.

Junto a todo esto, la autoridad fijó una nueva fecha para la recepción de ofertas, que estaba prevista para el viernes 29 de marzo. Este constituye el quinto cambio de fecha del proyecto, cuya licitación viene siendo postergada desde el gobierno anterior. Ahora, la entrega de documentos será el viernes 31 de mayo.

De acuerdo a la Dirección General de Concesiones, se tomó la decisión con miras a hacer al proyecto más atractivo y a solicitud de algunos licitantes, que "pidieron contar con más tiempo para el análisis de las modificaciones".

Un proyecto difícil de "vender"

Fuentes de la industria comentan que, desde sus inicios, el Camino de la Fruta ha sido un proyecto complejo. En 2010, el consorcio Vial Chile -conformado por Besalco, Icafal y Belfi-, se adjudicó la obra por 35 años, sin embargo, al año siguiente el MOP modificó las características de las obras y servicios del contrato de concesión, agregando un complemento al Estudio de Impacto Ambiental (EIA).

Esto llevó a que en 2013 el consorcio desistiera del proyecto, aludiendo a los excesivos costos que suponían los cambios.

Luego de eso, y tras un desenlace judicial en 2016 que ordenó a la autoridad a restituir US\$ 22 millones a la empresa por la implementación fallida, se preparó una ingeniería nueva, pero en algunos sectores se mantuvo la del proyecto original.

Cuando se retomó el proceso de licitación, se fijó para febrero del año pasado la recepción de ofertas, pero el gobierno de ese entonces tuvo que postergar la actividad a último minuto, debido a que no llegó ningún interesado.

Desde entonces son varios los cambios que le han introducido a las obras, y con ello, varios aplazamientos. A fines del año pasado, el MOP disminuyó en 19% el monto de inversión asociada, lo que se tradujo en pasar de US\$ 651,73 millones a US\$ 548,55 millones, y los requerimientos de patrimonio bajaron desde \$ 100 mil millones a \$ 90 mil millones.

Además, y para hacer más simple el proceso, se dividió la iniciativa en dos tramos independientes para efectos de su ejecución. Mientras que el tramo B (correspondiente a la zona norte, más cercana a San Antonio) ya cuenta con Resolución de Calificación Ambiental, el A todavía tiene aprobaciones pendientes en algunas de sus variantes.

Actualmente la ruta sólo cuenta con una pista por sentido, pero dado el gran tráfico de camiones, se producen atochamientos. De ahí la relevancia para muchos actores de la industria de que esta licitación se concrete pronto.

Oposición de locales

La falta de interés de los inversionistas no es el único obstáculo que ha tenido que sobrelevar el MOP.

Del otro lado de la moneda se encuentra la Asociación de Ribereños, que ha sido abiertamente opositora a que se lleve a cabo el proyecto junto al río Cachapoal, pues consideran que este se convertiría en "una zona de sacrificio", dado que es un sector