



Con una inversión estimada en más de 35 millones de UF, la puesta en marcha de un nuevo concesionario para la principal vía de conexión entre los puertos de la costa central y Santiago incluye ampliación de pistas, nuevos túneles y mejoras sustanciales en seguridad vial. Sin embargo, los tropiezos del proceso mantienen en incertidumbre a la industria.

Tras sucesivas postergaciones, las próximas semanas serán clave para el proceso de relicitación de la Ruta 68. Con el nombre técnico de "Segunda Concesión Ruta 68 'Interconexión vial Santiago-Valparaíso-Viña del Mar'", el Ministerio de Obras Públicas (MOP) espera recibir las ofertas técnicas el 15 de octubre, para luego el 12 noviembre realizar la apertura de las ofertas económicas.

El tiempo apremia, porque la actual concesión termina en mayo de 2025, y los tres aplazamientos previos al llamado de licitación ponen una cuota de incertidumbre que incomoda a los distintos integrantes de la cadena logística.

Desde el Consejo de Políticas de Infraestructura (CPI) consideran inusual que un proyecto estratégico de esta magnitud, principalmente a nivel logístico, sufriera tantas postergaciones. Álvaro Peña, consejero del CPI y académico de la Escuela de Ingeniería de Construcción y Transportes de la Pontificia Universidad Católica de Valparaíso (PUCV), señala que "existe preocupación sobre la posibilidad de que esta concesión se siga retrasando". Sobre todo, porque el contrato actual finaliza en mayo de 2025 (fue adjudicado en mayo de 1998), "lo que añade presión para que se adjudique la nueva concesión antes de esa fecha".

Pese a ello, confía en el

80

kilómetros

de vías serán rectificadas para mejorar el desplazamiento de los casi 40 mil vehículos diarios.

4

puentes

nuevos contempla el proceso de nueva concesión, en tanto que otros 14 serán reconstruidos.

MOP para que "esta vez se logre adjudicar la licitación" y agrega que "se han introducido ajustes en las bases del proceso para hacer más atractiva la participación de los oferentes". Atribuye el retraso a la reticencia que ha mostrado el mercado. "Esto se debe, en parte, a las complejidades técnicas, las variables ambientales y sociales que apuntan a la sostenibilidad del proyecto y las condiciones económicas, que requieren una inversión elevada en tiempos de recesión a nivel mundial", apunta Peña.

Aunque el MOP no respondió las preguntas hechas sobre la marcha del actual proceso de licitación, sus argumentos previos sobre las postergaciones aluden, principalmente, a exigencias de la ciudadanía. Esta obra implicaría pasarelas verdes, ciclovías, multicanchas, un parque y un centro de interpretación del humedal de Noviciado, en la Región Metropolitana. Esto hizo encarecer el proyecto en su conjunto, lo que se abordó mediante algunas compensaciones, sin tocar las tarifas previstas para la concesión.

SECTOR PORTUARIO

Los principales puertos del país, en Valparaíso y San Antonio, dependen de esta interconexión para movilizar cargas de importación y exportación, con un flujo diario de más de 40.000 vehículos, además de ser la ruta de mayor circulación de carga internacional. Peña puso de relieve que este retraso "no solo afecta la cadena logística en su eficiencia, sino también la competitividad de los puertos en el contexto global".

El profesional se refiere a las limitaciones para manejar mayores volúmenes de carga y bodegaje: "A medida que Chile busca competir con puertos latinoamericanos y expandir su comercio exterior, especialmente hacia Asia y otros mercados, la infraestructura vial juega un rol crucial en apoyar el crecimiento portuario".

Las obras proyectadas finalizarían en diciembre de 2033. Para Peña, "dada la demanda, es posible que estas obras no sean suficientes en el mediano plazo. Además del tráfico de



45 días clave para el futuro de la Ruta 68: MOP alista hitos en el nuevo proceso de concesión

carga, el crecimiento urbano en comunas aledañas como Casablanca y Curacaví está ejerciendo una presión adicional sobre la ruta".

El académico considera que el Ministerio de Obras Públicas, en el futuro, debería contemplar obras complementarias a este proyecto (vías alternativas, mejorar la conectividad con los puertos de San Antonio y Valparaíso, sistemas de transporte intermodal, mejorar sustancialmente la llegada a Viña del Mar y Valparaíso). En relación con la implementación de peajes electrónicos *Multi Lane Free Flow*, sostiene que deberían desarrollarse obras que permitan la competitividad del sistema vial.

Bajo la misma mirada, el Doctor en Sistemas de Ingeniería Civil y académico de la PUCV recomienda que, en el mediano plazo, se evalúe "la factibilidad técnica-económica de transportar contenedores mediante tren, de forma multimodal. Considerando los menores costos, seguridad y trazabilidad".

Álvaro Peña destaca que "hoy en el mundo se considera muy ineficiente el uso de camiones pesados para traslado de contenedores, por los cos-



Dada la demanda, es posible que estas obras no sean suficientes en el mediano plazo. Además del tráfico de carga, el crecimiento urbano está ejerciendo una presión adicional sobre la ruta".

ÁLVARO PEÑA
 CONSEJERO DEL CPI,
 ACADÉMICO DE LA PUCV

tos, la contaminación y dependencia del precio del petróleo, donde Chile no es productor". Actualmente, el puerto de San Antonio utiliza el tren para traslados a la Región Metropolitana.

LOS BENEFICIOS

El proyecto requiere de una inversión de 35,97 millones de UF. El beneficio de esa inversión se vería reflejado en la reducción de los tiempos de viaje y la mejora de la seguridad vial para todos los que por allí circulan. En términos de eficiencia operativa -señala Peña-, los puertos podrán "procesar mayores volúmenes de carga sin los cuellos de botella actuales, aumentando su capacidad y reduciendo los costos logísticos".

En consecuencia, generaría un beneficio directo sobre el comercio internacional de Chile. Y agrega que, además, podría despertar nuevas inversiones en las zonas industriales cercanas a los puertos, "generando un efecto positivo en toda la cadena de valor del comercio exterior chileno".

A pesar de las numerosas postergaciones del proceso de licitación de esta obra vial, desde la Asociación de Concesio-

narios de Obras de Infraestructura Pública (COPSA) se insiste en fortalecer el sistema de concesiones. "Es fundamental seguir impulsando y fortaleciendo el sistema de las concesiones, el cual ha significado un aporte importante para el país y, en ese sentido, el Ministerio de Obras Públicas es, sin duda, un importante aliado para nosotros, con quien trabajamos mancomunadamente", afirma Leonardo Daneri, presidente de COPSA.

COPSA reúne a las principales empresas con concesiones de obras de infraestructura o servicios públicos otorgadas por el Estado de Chile. Para el caso de las empresas que participan de las licitaciones, Daneri señala que deben cumplir con las exigencias impuestas. Esto es, "aportar en innovación, financiación y eficiencia, impactando así positivamente el desarrollo, crecimiento y productividad del país y en la calidad de vida de las personas".

De acuerdo al cronograma de plazos publicado por el MOP, la concesión será adjudicada en mayo de 2025 y la puesta en servicio de todas las obras será en la segunda mitad de 2033. ■