El Sur

Fecha: 30/03/2025 Audiencia: 30.000 Sección: ACTUALIDAD
Vpe: $2.697.396 Tirada: 10.000 Frecuencia: DIARIO
Vpe pág: $3.766.230 Difusión: 10.000
Vpe portada: $3.766.230 Ocupación: 71,62%

Juan Manuel Sánchez, director general de Concesiones:

"Si hemos tomado drásticas decisiones es para que estas obras se puedan concretar"

En su visita a Concepción, abordó en extenso el diferido avance de la cartera de proyectos que supera los US$ 3 mil millones con miras a 2030.

Por Felipe Cuevas Mora
felipe.cuevas@diarioelsur.cl

Una de las carteras de Estado que tiene mayor inversión proyectada para la Región del Biobío en los próximos años es el Ministerio de Obras Públicas (MOP), con proyectos de su Dirección General de Concesiones (DGC) para la zona que alcanzan los US$ 3.011 millones de aquí al 2030, con inversiones centradas fundamentalmente en la construcción de obras de conectividad y nueva infraestructura.

En las últimas semanas dicha inversión ha estado en discusión de la opinión pública por el diferido avance de cada uno de los proyectos, ya sea por las postergaciones en la construcción de la red de cuatro hospitales y el retraso en la licitación de la ruta Pie de Monte, o también por la reciente adjudicación de la segunda concesión de la ruta del Itata y la pronta apertura del puente Industrial.

En diálogo con Diario EL SUR, el director de Concesiones, Juan Manuel Sánchez, reconoce que "siempre va a existir la posibilidad de poder mejorar la forma en que hacemos nuestros procesos, eso es permanente. La gran gracia de esta herramienta de licitación es que la política pública está escrita en un contrato, y de hecho ha tenido mutaciones con el correr de los años".

Durante poco más de 20 minutos de conversación, el arquitecto y magíster en Gestión Urbana y Diseño de Ciudad, que entre 2001 y 2006 fue jefe del emblemático proyecto regional Biovías, pone en valor el impacto que tendrá a corto y mediano la inversión de Concesiones en Biobío.

"Lo que le hace mal a la secuencia de proyectos de importantes infraestructura para la Región son estos valles donde ha faltado decisión y hay un rezago porque hay otras dinámicas demográficas que empiezan a dejar corta la usabilidad de esta infraestructura", reflexiona, junto con relevar que "en este período Concesiones y el propio Ministerio vuelve con muchas obras, dado que esta es la segunda región o área metropolitana más grande e importante del país".

RED HOSPITALARIA

La tarde del lunes, Juan Manuel Sánchez sostuvo una serie de reuniones con los equipos regionales del MOP, y luego con los alcaldes de Coronel, Lota, Santa Bárbara y Nacimiento para explicarles en detalle la decisión de acudir a un arbitraje con la concesionaria OHLA para destrabar el retraso en la construcción de la red hospitalaria con una inversión de US$ 300 millones.

Sobre la situación, el director de Concesiones detalla que a nivel país es el único contrato con problemas en un universo de 20 hospitales en construcción, y que más allá del caso puntual en la zona, "vamos a revisar algo donde ya hemos hecho cambios en los anteriores contratos, por ejemplo, para poder separar el avance de cada uno de los hospitales respecto a la totalidad del contrato".

"El problema no está en agruparlos, sino en que si no cumplen los cuatro a la misma velocidad no pueden ser entregados, y hoy día hemos hecho modificaciones de tal manera que si un hospital está terminado se pueda tomar sin necesidad de esperar los otros que se estén más rezagados", añade.

El lunes, el director general de Concesiones, Juan Manuel Sánchez, sostuvo una completa jornada de trabajo en Concepción.

> Algunos cambios que ya hemos hecho es separar el avance de cada uno de los hospitales respecto a la totalidad del contrato. El problema no está en agruparlos en un solo contrato".

> En esta misma región, hace un tiempo atrás pospusimos la recepción de oferta de la ruta del Itata, ¿se acuerda? Fuimos también criticados por los diarios, etc., y hoy día está adjudicada".

–Usted adoptó el compromiso de que sea cual sea la decisión de la concesionaria, el futuro de las obras se establecerá contractualmente antes del término del Gobierno.

–Estos proyectos son de Estado, trascienden los gobiernos. Hoy estamos ejecutando un contrato que se adjudicó en 2021, antes que asumiera esta administración y, por lo tanto, el compromiso del Estado es que la Región, y particularmente estas cuatro comunidades, cuenten con un hospital. Si hemos tomado esta drástica decisión es justamente para poder lograr ese objetivo, que estas obras se puedan concretar.

–La polémica se instaló debido a que, precisamente, ustedes como dirección hicieron valer el contrato ante los sucesivos retrasos y la insolvencia financiera de la concesionaria. Incluso, se ha reportado que hay deudas con proveedores pequeños.

–Eso me lo han informado en esta visita. Nosotros velamos porque el contrato se cumpla, con sus hitos de avance, y en este caso, ante este incumplimiento ya hicimos dos modificaciones que aumentaron en prácticamente un año y algo más el contrato.

A la empresa le dimos un plazo prudente para que pudiera presentar un plan de acción para subsanar estos atrasos, sin embargo, el tiempo se agotó, y ahora esta oportunidad esperamos –si hay colaboración de la empresa– lo presente ante esta comisión que ha sido garantía en este y otros contratos de un buen espacio para lograr llegar a acuerdo, o de otra manera que se falle por anticipado de manera tal que nos permita tener las herramientas jurídicas para lograr hacer un nuevo proceso licitatorio.

RUTA PIE DE MONTE

Otro punto crítico que mantiene abierto Concesiones responde a la decisión informada en días anteriores por estas páginas, que da cuenta de la decisión de postergar en tres meses la apertura de ofertas para la licitación de la ruta Pie de Monte, retrasando a inicios de 2026 la adjudicación del contrato por US$ 420 millones que permitirá conectar Coronel y San Pedro de la Paz con una ruta de 20 kilómetros.

Frente a este proyecto, Juan Manuel Sánchez reafirma el compromiso de la cartera y la unidad técnica con la Región para concretar la demandada ruta, y recuerda que "hace un tiempo atrás pospusimos la recepción de oferta de la ruta del Itata, ¿se acuerda? Fuimos criticados por los diarios, y hoy día está adjudicada. Esto es habitual, muchas veces estas decisiones se confunden con que hay un proceso fallido de licitación".

Párrafo seguido, explica que "para que no ocurra un proceso fallido es que a través de distintos fórmulas con las preguntas y consultas que hacen aquellos que tienen interés en participar y adjudicarse a esta concesión, a veces hacemos talleres, o bien en algunas instancias formales nos hacen ver su preocupación respecto a la imposibilidad de tener interés por un lado de participar en la licitación, y por otro de no poder revisar eficientemente y obtener las autorizaciones en toda la cadena decisional de las empresas".

Junto con ello, la autoridad aventura poner un sentido de realidad del impacto en la postergación del proceso: "Este aplazamiento de tres meses no es una gran cantidad de tiempo en el proceso completo y por eso es que lo hacemos así".

–Fuentes consultadas explicaron que la postergación responde también a la ausencia de un trazado en operaciones, lo que significa un riesgo para las concesionarias sobre si invertir o no.

–Esta es una ruta nueva, no existe. Sabemos que hay un ecosistema frágil pasamos cerca de humedales y comunidades que hoy día viven y van a quedar cercanas a esa ruta, por lo tanto, hay que hacer una evaluación muy exhaustiva tanto en lo técnico, en el diseño de la ruta, como también en la tramitación de la resolución de calificación ambiental (RCA) a la cual concurren todos los proyectos de Concesiones.

Esperamos tener una buena empresa que se lo adjudique, que tenga ganas de hacerlo, aunque les falte un poco más de tiempo para lograr hacer la oferta adecuada en el plazo que establecimos.

En la conversación, el director de Concesiones también pone en valor el impacto que tendrá para reducir la congestión en San Pedro de la Paz la apertura del puente Industrial, desarrollado por Aleática S.A. por medio de un contrato que supera los US$ 250 millones.

"Durante este año lo vamos a poner en funcionamiento, esperando que eso alivie en una parte el problema vial en esa parte de la intercomuna: a finales de año vamos a tener los dos enlaces que faltan y terminar en 2026 con la totalidad de todas las estructuras", compromete, junto con detallar que "vamos a tener que estar muy finos y en coordinación con las autoridades regionales y locales para tomar medidas en la eventualidad que exista alguna dificultad en la forma que tenemos diseñado provisoriamente el ingreso y la salida al puente. Está el enlace con Daniel Belmar y tendremos también un cruce semaforizado en la ruta 160 para hacer el retorno".

–¿La apertura contempla el inmediato cobro del TAG?

–No, el peaje está pensado para iniciar su cobro a fines de este año cuando entregamos la obra.

Ruta del Itata: "Hoy está en un subestándar"

A mediados de marzo, Concesiones informó de manera oficial la adjudicación de la segunda concesión de la ruta del Itata, que une Concepción y Chillán, a la empresa Sacyr por un plazo de 45 años con una inversión superior a los US$ 560 millones.

Al ahondar en las implicancias que tendrá la megainversión, Juan Manuel Sánchez reconoce que el sistema concesionado tiene la dificultad de no poder "compatibilizar el interés por sacar adelante el proyecto o inaugurarlo con los tiempos reales que requiere una obra de esa magnitud", y dice que "es casi imposible que uno licite un proyecto al inicio de un gobierno por concesiones y lo pueda inaugurar".

Sobre la ruta, el directivo dice que "hoy día está en un subestándar y requiere modernización, en cuanto a medidas de seguridad vial, servicialidad con los enlaces de estructuras para mejorar la conectividad".

Junto a ello, destaca tanto la construcción de una conexión de 7 kilómetros de extensión con la ruta Concepción-Cabrero, así como también la instalación de ocho pórticos que tendrán cobro electrónico por sistema free flow.

"Se hace más justicia con todas las comunidades que vivían cerca de un peaje troncal y que va a estar distribuido en distintos pórticos. Esta idea que subyace a la concesión como mecanismo de financiamiento es que el que usa paga, es decir, quien vive en Agua Amarilla, Rafael o Nueva Aldea para viajar a Chillán no va a tener que pagar el peaje completo, sino que sólo lo que utilizó", apunta.

–Es una ruta altamente concurrida y con uno de los peajes más caros del país. Incluso, los primeros cambios se verán en octubre de 2026 con una modalidad mixta de pago.

–Hay una fase intermedia en donde reemplazamos la plaza de peaje que conocemos actualmente con barrera y caseta, por un pórtico. El cobro va a ser la totalidad por el momento y además van a haber casetas adicionales por si es que alguien no tuviera el dispositivo del TAG.

Pero el proyecto contempla distribuir ese valor en ocho pórticos. Nos ha ocurrido en otras partes que reemplazamos el pórtico, o sea, la plaza de peaje por un pórtico y dicen "pero al final me cobran un monto total", pero la idea es que con la obra ya lista para poder ponerla en servicio, van a existir entonces un cobro diferenciado al que tenemos hoy día.