

MOP espera licitar tren Santiago-Valparaíso que pasará por La Calera antes que termine el gobierno

La ministra de Obras Públicas sostuvo que “estamos convencidos de que es posible llamar a la licitación de la obra sin que esté terminado definitivamente todo el estudio (de factibilidad)”. El viaje tomaría el mismo tiempo que en bus.

PAULINA ORTEGA

A menos de un año de finalizar el gobierno del presidente Gabriel Boric, el Ministerio de Obras Públicas (MOP) detalló su cartera de proyectos “potenciales” para licitar entre lo que resta del 2025 y el 2026, con una inversión total de US\$7.898 millones en 15 licitaciones. Segundo los datos presentados por el Ministerio, 10 serían durante este año (cerca de US\$4.500 millones) y 5 para el próximo (cerca de US\$3.500 millones).

Respecto a la potencialidad, la jefa de la cartera, Jessica López, explicó que “hay un conjunto de proyectos que si se alinean los astros vamos a poder llamarlos a licitación de aquí al término del gobierno, pero no podemos comprometerlos todos. Son 15 que están ahí, que faltan un conjunto de etapas que cumplir para poder llamar a licitación, pero no estamos seguros que vamos a poder hacerlos todos”.

“Hay proyectos nuevos, se toman más tiempo porque el modelo de negocio es nuevo para nosotros”, manifestó, poniendo como ejemplo los teleféricos. “Otros que son más fáciles, como relicitar un tramo de la Ruta 5. Hay 15 que pueden salir, pero es difícil que salgan los 15”, añadió.

¿De qué depende que se puedan sacar los 15 proyectos? La ministra dice que es una lógica de la estructura y procesos internos que tiene el MOP. Es ahí donde podrían existir complicaciones. “Los que no alcancen a salir tendrá que ver estrictamente con que nuestro flujo de procesos no alcanzó”, explicó.

Los 15 proyectos en cuestión consideran 2 teleféricos en la Región de Tarapacá (Alto Hospicio-Iquique)

y del Biobío (Talcahuano) con una inversión cercana a los US\$130 millones cada una. Dos corresponden a carreteras, con la ampliación de Santiago 1, y otra en Calama.

Otros 7 corresponden a concesiones viales, como la Ruta 5, 57 y otra destinada a la Ruta G21, el camino Farellones, que corresponde a una segunda concesión por US\$150 millones que permitirá mejorar el acceso a los centros de esquí, una de las preocupaciones del turismo de invierno ante la fuerte llegada de brasileños el último año.

Respecto a esta última, la ministra López explica que este ya se había adjudicado, “las bases habían incorporado el espacio para que la concesionaria renunciara al proyecto en caso que el estudio ambiental demorara más de un determinado tiempo. Demoró y la empresa renunció”, recordó.

TREN

Los dos proyectos de más alto valor dentro de la cartera es la autopista urbana Orbital Norponiente de Santiago, por US\$1.747 millones, y el tren Santiago-Valparaíso. Al menos la primera parte, que considera US\$1.320 millones. Actualmente está en el proceso de licitación su estudio de factibilidad.

La primera etapa del Tren Santiago-Valparaíso unirá ambas ciudades en una ruta no directa, pasando por La Calera y Llay Llay, destinos más al norte que Valparaíso, para luego bajar hasta Limache y luego a El Salto en la costa de la región. “Tiene un sentido de integración de territorio, y eventualmente el desarrollo inmobiliario de barrios y nuevas ciudades. Va a demorar lo mismo que

demora un bus: hora y media”, explicó la ministra.

“Estamos convencidos de que es posible llamar a la licitación de la obra sin que esté terminado definitivamente todo el estudio”, dijo la ministra López.

“Actualmente se están evaluando las 7 ofertas y apenas

la comisión termina la evaluación técnica, se publica y se dan 48 horas para aclaraciones y dudas, y de no haberlas, se procede a la oferta económica. Haremos el llamado a licitación durante esta administración”, precisó el MOP.

Pero el tren rápido o de alta

velocidad, que conectaría a Santiago y Valparaíso en menos de 50 minutos con una inversión cercana a los US\$2.500 millones, no está considerado para la gestión de este gobierno, puesto que está sujeto a condiciones por factores de demanda.

“En realidad es requiere

caro y los beneficiarios son mucho menos que en la vuelta larga. El otro tiene un potencial de desarrollo territorial, habitacional que no tiene comparación con el rápido”, declaró. Asegura que, aunque es viable, es algo que “vamos a tener que ver en el futuro”.