

- Concesionaria asegura que los problemas han sido solucionados.
- MOP prevé que las intervenciones por el evento de 2023 serían de carácter estructural.

POR LAURA GUZMÁN

Las filtraciones de agua que sufrió la Autopista Vespucio Oriente (AVO1) durante agosto de 2023 pusieron en el ojo del huracán a la concesionaria ligada a las firmas Aleatica y Sacyr. Y a pesar de estar *ad portas* de cumplir un año del hecho, este episodio sigue sumando antecedentes.

Tras el intenso sistema frontal que vivió el país en junio pasado, la concesionaria volvió a enfrentar nuevas filtraciones en la autopista. En esta ocasión, se produjeron en dos puntos del túnel: en el sector de Tobalaba, llegando a la intersección con lo que sería AVO II, y cerca del cruce con la Avenida Presidente Kennedy.

Respecto a los nuevos inconvenientes, desde la sociedad concesionaria detallaron que en todo momento las pistas estuvieron 100% operativas, y recalcaron que la gran cantidad de agua caída afectó también a otras infraestructuras públicas.

“Las causas de la aparición de agua en dichos sectores aún son materia de investigación y de nuevos estudios para poder diagnosticar su origen (...) la infraestructura de AVO1 es segura para nuestros usuarios y se está trabajando constantemente para fortalecerla”, señaló la firma.

En tanto, la autopista destacó que gracias a las obras realizadas en el sector que se vio afectado por las lluvias en 2023, la infraestructura estuvo 100% operativa durante el temporal de junio, sin cierre de la Salida 1, permitiendo de esta forma que los usuarios pudieran desplazarse habitualmente.

Incumplimiento grave

Pero las filtraciones de agua en la autopista no son el único frente abierto para AVO 1. De acuerdo al registro de audiencias de la Plataforma de la Ley de Lobby, los altos mandos de la firma se reunieron a fines de mayo con el director general de Concesiones, Juan Manuel Sánchez, con el objetivo de hablar sobre una “nueva versión informe en el marco de notificación de procedimiento previo a la extinción por incumplimiento grave”.

¿La razón? De acuerdo al informe mensual de concesiones, AVO 1 lleva dos años consecutivos con un Fondo de Desempeño Operacional (FDO) -mecanismo diseñado para asegurar que el concesionario cumpla con los niveles de servicio y desempeño- negativo, lo que configura un incumplimiento grave de las obliga-



AVO 1: A casi un año de las filtraciones de agua, autopista vuelve a presentar inconvenientes con las lluvias

ciones del concesionario, escenario que incluso podría derivar en un término anticipado de contrato.

En detalle, en 2022 la concesionaria obtuvo un FDO negativo de UF 1.000. Conocedores del tema recalcaron que no se debe a grandes incumplimientos, sino a que el contrato de concesión de AVO 1 incluye niveles de servicio mucho más elevados que el de otras concesiones.

Respecto a 2023, este indicador alcanzó menos UF 11.500, explicado, en parte, por las filtraciones de agua que ocurrieron en la autopista.

Desde la concesionaria recalcaron que los resultados de las mediciones

de los niveles de servicio evaluados durante 2022 y 2023, responden a la evaluación de 100 indicadores, de los cuales sólo cuatro obtuvieron un resultado bajo el umbral exigido, observaciones que fueron “subsanadas y que se han mantenido según lo exigido a la fecha”.

Asimismo, destacó que como empresa han hecho las inversiones y los ajustes necesarios para la implementación de mejoras en los procesos de control y cumplimiento al 100% de los niveles de servicio. “En el primer semestre de 2024

ya hemos logrado el cumplimiento del 100% de los niveles de servicio y nuestros equipos están comprometidos para seguir manteniendo estos estándares”, dijo la firma.

Por su parte, el director general de Concesiones enfatizó que los concesionarios saben que cuando se produce un incumplimiento grave en el contrato, pueden perder la concesión, aún cuando no es la idea de la cartera de Obras Públicas.

“Si fuera necesario, tenemos que aplicar todo el rigor de la ley, y hoy día hay razones que dan cuenta de un incumplimiento que hay que resolver. La firma está preocupada y trabajando duramente para ello. Una infraestructura sin concesionarios puede ser más problemático, pero una empresa que no cumple los requisitos también es un problema para el Estado”, sentenció Sánchez.

¿Modificaciones estructurales?

Estos sucesos pusieron a la sociedad concesionaria en la mira de la cartera que encabeza Jessica López. En septiembre de 2023, el ministerio ofició a la empresa a

documento que fue entregado a la cartera a fines de octubre.

Para encontrar la mejor solución, Sánchez explicó que se encargó hace algunas semanas al Dictuc -institución ligada a la Universidad Católica- revisar los informes de la firma, para luego entregar una valoración al respecto, proceso que sigue en curso.

“No tengo ninguna duda de que vamos a encontrar la solución de este desperfecto. No vamos a claudicar a que nos entreguen una infraestructura que no opere bajo las condiciones que fue contratada. Es una obra que está asegurada y ocuparemos todo lo que esté a nuestro alcance de la Ley de Concesiones y las normas chilenas para lograr ese cometido”, enfatizó el alto directivo del MOP.

Aún así, Sánchez señaló que como cartera valoran las medidas de corto plazo que implementó la concesionaria para detener las filtraciones, las cuales dieron resultados en el temporal que se vivió en junio de este ejercicio.

“Sin embargo, afloraron filtraciones en otros lugares del túnel,

“No tengo ninguna duda de que vamos a encontrar la solución de este desperfecto. No vamos a claudicar a que nos entreguen una infraestructura que no opere bajo las condiciones que fue contratada”, dijo el MOP.

cargo de la autopista a realizar un informe técnico detallado, con el objetivo de encontrar las causas detrás las inundaciones, además de posibles soluciones al problema,

por lo que queremos saber a ciencia cierta qué es lo que está ocurriendo. Seguramente, la autopista va a necesitar intervenciones más estructurales”, indicó.