

Por tercera vez Consejo de Concesiones desestima nuevo proyecto vial para el Corredor Bioceánico

INTEGRACIÓN. La iniciativa proponía concesionar para una doble pista el tramo que une Calama con Paso Jama. Desde la DGC del MOP explicaron la decisión, mientras que Díaz señaló que se estudia convenio con el MOP para estos fines.

José Fco. Montecino Lemus
 cronica@mercurioantofagasta.cl

Por tercera vez en el contexto de proyectos enfocados en el desarrollo y consolidación de infraestructura vial para el Corredor Bioceánico, el Consejo de Concesiones del MOP no recomendó la declaración de interés público a la iniciativa privada que buscaba intervenir las rutas que une Calama con Paso Jama.

La iniciativa -presentada por Gogroup Inversiones SpA- estimaba una inversión de US\$597 millones, con un plazo de concesión de 38 años. El proyecto buscaba intervenir los trayectos de las rutas 27Ch y la 23Ch, desde Paso Jama, cruzando San Pedro de Atacama, hasta llegar a la capital de la provincia de El Loa.

Según el diagnóstico presentado, la ruta cuenta solo con una calzada simple, la que ha visto un aumento progresivo de tránsito de cargas pesadas, producto de las industrias energéticas y mineras.

Por lo mismo, la propuesta aspiraba a ampliar a doble calzada la Ruta 23 (94 km) y Ruta 27 (157 km), como también el bypass San Pedro de Atacama (14 km). Del mismo modo, contemplaba el mejoramiento de la Ruta B-243 Hito Cajón.

NO SE RECOMIENDA

En principio, el Consejo estimó que el proyecto cumplió con el mínimo exigido desde el punto de vista de la rentabilidad social preliminar, además de tener sincronía con el Plan Regional de Ordenamiento Territorial (PROT).

“Existe contribución del proyecto al desarrollo territorial de su área de influencia al mejorar el estándar del Corredor Bioceánico”, añade el acta de la sesión celebrada el 4 de septiembre pasado.

No obstante lo anterior el

US\$597

millones era el costo estimado de la construcción de la doble vía Calama-Paso Jama el que sería concesionado por 38 años.



VAN TRES PROYECTOS PRIVADOS VINCULADOS AL CORREDOR QUE EL CONSEJO NO HA RECOMENDADO.

“Invitaría a esperar que nuestros equipos técnicos tengan definido ese convenio de programación y ahí visualizar cuál es la perspectiva que se está viendo para mejora de ruta”.

Ricardo Díaz
 Gobernador regional

Concejo, tuvo reparos.

“(El proyecto) carece de originalidad en materia de infraestructura pública y tampoco representa un aporte innovador desde el punto de vista del diseño, la tecnología o gestión del proyecto, toda vez que la propuesta de innovación es similar a las Iniciativas Privadas N° 492, Ruta 24 Chuquicamata María Elena y la N°502, Corredor Bioceánico Tocopilla-Chuquicamata, las cuales este Consejo recomendó no declarar de

interés público por razones similares”.

“En ese mismo sentido, en relación a los elementos de originalidad e innovación, el Consejo entiende que un proyecto posee ambos elementos cuando ha existido la identificación de necesidades de infraestructura que no han sido identificadas por el Estado o que se han propuesto soluciones innovadoras a necesidades que ya hayan sido identificadas, lo que no acontece en este caso”, argumentó el Consejo.

Por otra parte, se informó que “la ruta se encuentra contemplada en los planes del MOP como el Plan Nacional de Infraestructura de Movilidad”, a lo que sumaron “las iniciativas que abordan la correspondiente conservación, mantenimiento y mejoras en parte de la Ruta 23-Ch y 27-Ch llevadas por la Dirección de Vialidad”.

Con todo, el Consejo de Concesiones se apega a otras decisiones que ha tomado frente a iniciativas privadas de este mismo tenor, “dando cuenta que más

allá de la ausencia de elementos de originalidad o innovación en el proyecto, existen otras inconsistencias no menores en relación a la rentabilidad social y la demanda que impiden lograr una evaluación favorable”, y decidió “no recomendar la Declaración de Interés Público de la IP N°507 - Corredor Bioceánico, Tramo Calama - Paso Jama”.

COMPROMISO

Desde la Dirección General de Concesiones explicaron que el proyecto fue estudiado por diversos organismos públicos competentes, a los que se añaden las unidades técnicas del mismo órgano.

“Posteriormente, en septiembre pasado, esta iniciativa fue revisada por el Consejo de Concesiones, instancia consultiva, en que se destacó la necesidad de evaluar con más profundidad la justificación de los beneficios sociales y económicos”, comentaron. A esto, añadieron que “uno de los puntos críticos fue la sobreestimación de la demanda, que generó du-

das en el Consejo sobre la viabilidad de los beneficios sociales proyectados y, por ende, la justificación para una inversión de esta magnitud, además considerando que este proyecto requeriría subsidios”.

Reiteraron, además, que si bien se reconoce la relevancia del corredor, “el proyecto como fue presentado no cumplió con los requisitos de sustentabilidad económica necesarios para ser considerado de interés público”.

Desde la dirección recalcaron que “la decisión no implica que el desarrollo de mejoras en el Corredor Bioceánico quede descartado, sino que refleja que la propuesta específica presentada no cumplió con los requerimientos mínimos necesarios para ser declarada de interés público”.

Del mismo modo, señalaron que “el Ministerio de Obras Públicas sigue comprometido con la mejora de la infraestructura vial en el Corredor Bioceánico y que se continuará evaluando nuevas iniciativas (privadas o

LOS OTROS CASOS

Ruta 24: María Elena-Chuquicamata

Buscaba establecer una doble vía en el dicho tramo: El Consejo se pronunció en contra. En paralelo el MOP anunció un proyecto para el mejoramiento de los estándares de la ruta, transitada por camiones de alto tonelaje.

Tocopilla-Chuquicamata

Una iniciativa que abordó el segundo tramo de la ruta. El Consejo desestimó la propuesta en similares términos. En contraposición, el Ejecutivo anunció nuevas inversiones para el tramo y una comisión de alto nivel para abordar las inversiones públicas asociadas al Corredor.

públicos) o mecanismos que puedan contribuir a este objetivo, asegurando que los proyectos que se desarrollen en el futuro sean financieramente viables y socialmente rentables”.

\$700 MIL MILLONES

El gobernador Ricardo Díaz, en tanto, aseguró que se evalúa, junto con el Ministerio de Obras Públicas, “un nuevo convenio de programación que bordea los \$700 mil millones, que está orientado a mejorar las rutas y las vías en toda la región”.

“Eso hace que algunos diseños que están pensados desde concesiones no se van a ir propiciando”, afirmó.

Díaz dijo que el convenio se piensa en el marco del corredor y que nació desde el Consejo de Ministros, cuyo objetivo es fortalecer esta iniciativa tanto en Antofagasta como en Tarapacá.

El cuantioso monto sería el total de los 10 años que se contempla que duraría el convenio, aunque todavía se encuentra en etapa preliminar, informaron desde el equipo del gobernador.

“Invitaría a esperar que nuestros equipos técnicos tengan definidos ya los aspectos de ese convenio de programación y ahí empezar a visualizar cuál es la perspectiva que se está viendo para mejora de ruta”, concluyó. c3