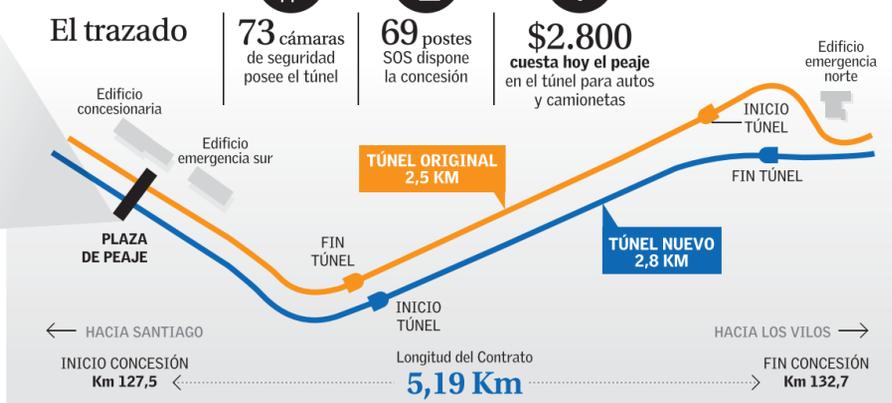


# Las tres décadas del Túnel El Melón, la primera obra construida y operada bajo el modelo de concesiones



Esta infraestructura, ubicada en las provincias de Petorca y Quillota, Región de Valparaíso, tardó poco más de dos años en estar lista. Fue inaugurada el 13 de septiembre de 1995 y dio continuidad por el valle central a la Ruta 5 Norte. Los conductores ya no estaban obligados a circular por la cuesta El Melón, pero tendrían que pagar peaje. Otro túnel gemelo se sumó 26 años después.



INFORMACIÓN | Marco Gutiérrez V.  
INFOGRAFÍA | Natalia Herrera G.

Fue el comienzo del sistema de concesiones, que ha permitido mejorar la infraestructura nacional y mantenerla en buen estado, aunque congestionada. No fue una licitación bien diseñada y resultó demasiado cara para los usuarios, pero eso se puede justificar como parte del proceso de aprendizaje. Se incorporaron mejoras en licitaciones posteriores. Tuvo conflictos con el Estado por la competencia con la cuesta El Melón, la que finalmente determinó una compensación. En parte, esto se debió al mal diseño de la licitación que resultó en peajes demasiado elevados que hacían competitiva a la cuesta.



Ronald Fischer  
Académico de Ingeniería Industrial de la Universidad de Chile.

	Primera concesión	Segunda concesión
Sociedad concesionaria	Túnel El Melón S.A	Túnel El Melón II
Controlador	Endesa, Const. Delta y Agroman Chile	Conpax, Belfi, Aura
Decreto de adjudicación	D.S. MOP N° 112 del 8 de abril de 1993	N° 162 del 4 de abril de 2016
Inicio de concesión	13 de septiembre de 1993	7 de junio de 2016
Plazo de concesión	23 años	Variable, máx. 15 años (180 meses)
Inicio de operación	13 de septiembre de 1995	
Presupuesto oficial	1.602.634 UF	3.026.000 UF
<b>Concesión actual</b>		
Controlador	Vías Chile	
Inicio de administración	1 de julio de 2025	
Cambio	Túnel pasa a formar parte de la concesión Santiago-Los Vilos que suma 223,4 km de ruta	

Fuente: MOP y Vías Chile

Fuimos los pioneros del sistema de concesiones. El Túnel El Melón no fue un buen negocio, no ganamos dinero, pero dimos el puntapié inicial a una industria que por 20 años fue clave para el desarrollo y crecimiento de Chile. Lamentablemente, en los últimos 10 años el ritmo de concesiones disminuyó fuertemente y el crecimiento del país también. Echo de menos en los programas presidenciales que no se esté pensando en un plan gigantesco de concesiones. En un momento en que el déficit fiscal y la deuda es gigantesca, concesionar obras no le significa un peso al Estado y en cambio se generan miles de empleos.

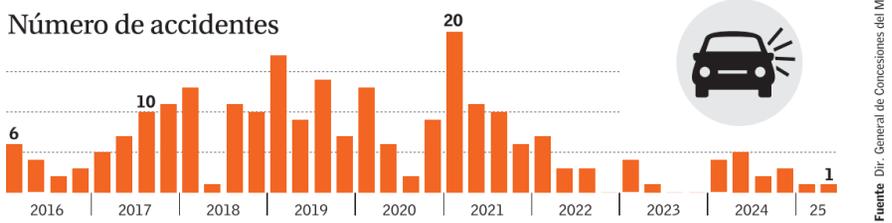
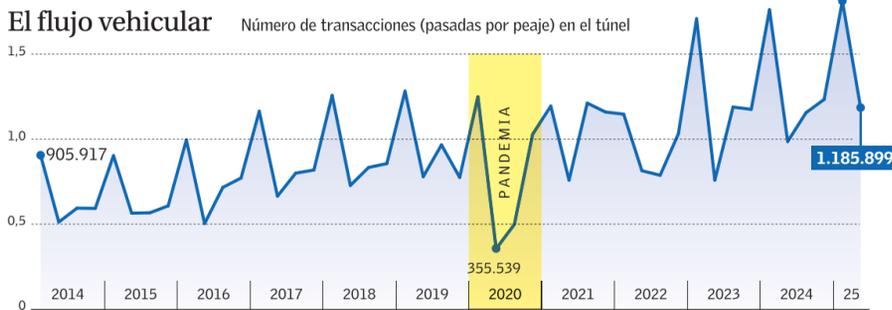


José Yuraszck  
Empresario y expresidente de Endesa, firma que lideró el primer Túnel El Melón.

Fue un proyecto emblemático porque mostró que es posible resolver problemas de vialidad a través del sistema de concesiones. Esto, con un gran consenso político, ya que se decía que las obras públicas solo debían ser financiadas por el Estado. Es una obra pionera, pues despejó el camino para validar el modelo de concesiones política y económicamente. Varios conceptos que estuvieron pensados ahí tienen vigencia, como el ingreso mínimo.



Carlos Cruz  
Coordinador de Concesiones en 1995, exministro de OO.PP. y director ejecutivo del Consejo de Políticas de Infraestructura.



El túnel ha significado beneficios concretos para las personas, aportando a una conectividad más rápida y segura, junto con condiciones de atención de emergencia y servicios permanentes para los usuarios. Actualmente, más de 200 mil vehículos al mes transitan por el túnel, consolidándolo como un punto clave de conexión entre las regiones Metropolitana y de Valparaíso, y como un motor de desarrollo económico, turístico y social. El principal desafío es mantener los altos estándares de seguridad y operatividad alcanzados con la modernización del túnel.



Andrés Barberis  
Director general del Grupo Vías Chile, concesionario actual.

## Una construcción en poco más de dos años y la posterior vía subterránea gemela

<p><b>1992</b> <b>Junio:</b> El Presidente de la República, Patricio Aylwin, aprobó la construcción del Túnel El Melón, en la carretera Panamericana Norte, mediante la licitación de las obras por concesión del Estado a particulares. Los usuarios ya no estarían obligados a circular por la cuesta El Melón, vía con deficiencias de infraestructura.</p>	<p><b>Julio:</b> Se publican las bases de licitación para la concesión del túnel. El documento señalaba que si el tráfico anual era mayor al flujo máximo de referencia, el MOP tendría derecho al 30% de los ingresos que excedieran dicho tránsito estimado.</p>	<p><b>1993</b> <b>Marzo:</b> La Empresa Nacional de Electricidad S.A. (Endesa) se adjudicó la ejecución y explotación del Túnel El Melón, tras presentar la mejor oferta económica.</p>	<p><b>Abril:</b> Se publica el decreto de adjudicación de la obra al licitante conformado por Endesa, Constructora Delta y Agroman Chile. El documento llevó la firma de Patricio Aylwin, Presidente de la República; Carlos Hurtado, ministro de Obras Públicas y Alejandro Foxley, titular de Hacienda.</p>	<p><b>1994</b> <b>Agosto:</b> Avanzan las obras de la construcción del Túnel El Melón.</p>	<p><b>1995</b> <b>Enero:</b> Explosivos perforan y conectan los dos últimos tramos, de 2,5 kilómetros, que conforman la obra. El ministro de Obras Públicas, Ricardo Lagos, señaló que "aquí se demuestra que ha habido un empuje por parte del sector privado muy importante".</p>	<p><b>Febrero:</b> Quedan conectadas las dos salidas del túnel, con la presencia del ministro de Obras Públicas, Ricardo Lagos.</p>	<p><b>1996</b> <b>Enero:</b> El diputado DC Ignacio Walker calificó las alzas de tarifas como injustificadas y sorpresivas. El 16 de diciembre de 1995, en el Diario Oficial, la firma publicó los nuevos valores. Los autos pagaban \$1.900 por sentido la mayor parte del sábado y domingo, mientras que durante la semana, seguía en \$1.500.</p>
<p><b>2013</b> <b>Febrero:</b> A tres años de que expire la primera concesión, el MOP, liderado por la ministra Loreto Silva, puso en marcha los estudios que permitirían realizar la relicitación del túnel El Melón.</p>	<p><b>2015</b> <b>Enero:</b> Endesa Chile, junto a la Compañía Eléctrica Tarapacá, formalizó la venta del 100% del túnel El Melón a un fondo de inversiones administrado por Independencia, en cerca de US\$ 41 millones. Esto, en medio de la enajenación de activos no estratégicos que inició Enersis en 2010, matriz de Endesa Chile.</p>	<p><b>2016</b> <b>Abril:</b> Se publica el decreto de adjudicación de la nueva concesión del túnel al grupo Belfi, Conpax y Aura. Lo firmó la Presidenta Michelle Bachelet, el ministro de Obras Públicas, Alberto Undurraga, y el ministro de Hacienda, Rodrigo Valdés.</p>	<p><b>2018</b> <b>Octubre:</b> Comenzó la construcción del nuevo túnel.</p>	<p><b>2021</b> <b>Julio:</b> El Presidente Sebastián Piñera —junto al ministro de OO.PP., Alfredo Moreno— inauguró el nuevo Túnel El Melón, en el kilómetro 127 de la Ruta 5 Norte.</p>	<p><b>2023</b> <b>Octubre:</b> La sociedad Túnel El Melón II ingresó una discrepancia al Panel Técnico de Concesiones. Solicitó compensaciones por 363.681 UF, cerca de US\$ 15 millones por diversos sobrecostos y gastos financieros, que imputa al MOP.</p>	<p><b>2024</b> <b>Agosto:</b> Vías Chile, ligada a Bertis -grupo con sede en España— entregó al MOP la oferta económica más atractiva para el Estado en la licitación del proyecto vial Segunda Concesión Ruta 5 Santiago-Los Vilos. La iniciativa involucra unos US\$ 1.160 millones. El Túnel El Melón se incorporó a esta concesión.</p>	<p><b>2025</b> <b>Julio:</b> La ministra de Obras Públicas, Jessica López, anunció que Vías Chile, operadora de la concesión de la Ruta 5 Tramo Santiago-Los Vilos, integró a partir del 1 de julio de 2025 el Túnel El Melón como parte de Autopista Nueva Aconcagua.</p>