

Ruta Longitudinal Chiloé

CONECTIVIDAD PARA POTENCIAR EL DESARROLLO

LA DIRECCIÓN GENERAL DE CONCESIONES ESTÁ TRABAJANDO EN UN PROYECTO DE MEJORA Y AMPLIACIÓN A DOBLE CALZADA DE LA RUTA 5 SUR EN CHILOÉ. SE TRATA DE UN TRAMO DE 110 KILÓMETROS QUE PERMITIRÁ ELEVARE LOS ESTÁNDARES DE SEGURIDAD E INCREMENTAR LA CONECTIVIDAD INTERNA DE LA ISLA.

Por Ximena Greene_Fotos CChC.

Los habitantes de la Isla Grande de Chiloé saben de tediosos desplazamientos para conectarse con el Chile continental. Esta parte de la Región de los Lagos tiene una geografía compleja, por lo que llevar a cabo la Concesión Vial Ruta Longitudinal Chiloé implicará un gran cambio en la conectividad de esta zona.

Mejorar este tramo de la Ruta 5 fue un compromiso que se incluyó en el Plan Chiloé, elaborado por el primer gobierno de la Presidenta Michelle Bachelet, que buscaba compensar a los chilotos por la caída del proyecto del Puente sobre el Canal de Chacao. Sin embargo, no fue hasta febrero de 2019 cuando el Presidente Sebastián Piñera oficializó lo que se denominó el "Plan de Desarrollo de la Región de Los Lagos", una propuesta que considera una serie de inversiones en varios ámbitos, siendo la infraestructura vial una parte importante.

Uno de los proyectos incluidos es la Concesión Vial de la Ruta Longitudinal de Chiloé, que considera el mejoramiento y la ampliación a doble calzada para transitar a 120km/h, desde el acceso sur del nuevo Puente Chacao hasta la bifurcación a Chonchi. Entre los beneficios de la obra se incluyen la disminución de los tiempos de viaje y el aumento de la seguridad en el trazado.

Esto traería como consecuencia un incremento en el intercambio comercial, productivo y de servicios en la zona.

El plan original fue presentado por la empresa Constructora Internacional S.A en 2013. Fue declarado de interés público por el Ministerio de Obras Públicas (MOP) en 2015 y se incluyó en la cartera de posibles proyectos a ejecutar. Luego de varios años en que se diseñaron y revisaron el diseño de ingeniería vial, el estudio de demanda y la evaluación social, la iniciativa se encuentra en etapa de proposición y estaría lista para ser licitada durante el cuarto trimestre de 2020.

NUEVAS OBRAS

La concesión tendrá una extensión de 126 kilómetros. De ellos, 110 kilómetros corresponderán al mejoramiento de la actual Ruta 5 y otros 16 a la operación y mantenimiento del bypass de Castro. Este último, que tiene por objetivo descongestionar el centro de dicha ciudad, estará conformado por una carretera bidireccional que pasará por las quebradas del Río Gamboa y del Estero Llicaldad. Dicha obra, que ya está siendo ejecutada por el MOP, une el sector de Pid Pid, al norte de Castro, con Alcaldeo de Rauco, al norte de la ciudad de Chonchi.

El trazado de la nueva Ruta 5, confor-

mada por cuatro pistas de 3,5 metros cada una, comenzaría en el acceso sur del futuro Puente Chacao y, por ahora, finalizaría en el acceso norte a la ciudad Chonchi, pasando por las comunas de Ancud, Dalcahue, Castro y Chonchi. Existe la idea de que, como parte del contrato de concesión, se incluya una cláusula que haga que la empresa concesionaria deba extender la ruta hasta Quellón, cuando las necesidades de tránsito hagan necesario contar con esa obra.

Dentro de las labores a ejecutar, la propuesta considera preliminarmente una variante a la ciudad de Ancud de a lo menos un kilómetro de extensión, desde el cabezal sur del Puente Pudeto hasta el sector de Pupelde. A estas obras se suman seis puentes (un segundo viaducto sobre el río Pudeto, además de otros cuatro en Huicha, Mechaico, San Antonio y Butalcura), ocho enlaces y 13 retornos. También habrá atravesos, pasarelas con accesibilidad universal, paraderos de buses, variantes en los sectores poblados, calles de servicio, áreas de servicios generales y atención de emergencia, obras de iluminación y seguridad vial, entre otras obras.

Si bien desde la Dirección de Concesiones señalan que los estudios de demanda se encuentran en desarrollo, por lo que es



Construcción del Puente sobre el Canal del Chacao.

FICHA TÉCNICA

NOMBRE DEL PROYECTO:

Concesión Vial Ruta Longitudinal Chiloé.

UBICACIÓN:

Isla Grande de Chiloé, Región de Los Lagos.

COMUNAS:

Castro, Ancud, Chonchi y Dalcahue.

EXTENSIÓN:

110 kilómetros, más 16 kilómetros asociados al bypass de Castro.

PRESUPUESTO:

US\$ 503 millones.

FECHA DE LLAMADO A LICITACIÓN:

Cuarto semestre 2020.

FECHA DE RECEPCIÓN DE OFERTAS TÉCNICAS:

Primer semestre 2021.

FECHA DE APERTURA DE OFERTAS

ECONÓMICAS:

Primer semestre 2021.

DECRETO DE ADJUDICACIÓN:

Primer semestre 2021.

PLAZO TOTAL DE LA CONCESIÓN: Plazo variable (máximo 30 años).

EL TRAZADO DE LA nueva Ruta 5, conformada por cuatros pistas de 3,5 metros cada una, comenzaría en el acceso sur del futuro Puente Chacao y finalizaría en el acceso norte a la ciudad Chonchi.



La concesión tendrá una extensión de 126 kilómetros. De ellos, 110 kilómetros corresponderán al mejoramiento de la actual Ruta 5 y otros 16 a la operación y mantenimiento del bypass de Castro.

“AL CONTAR CON MAYOR CONECTIVIDAD Y

movilidad, mejoraremos los procesos de las industrias que existen al interior de la Isla de Chiloé, como la pesca y la salmónica, y podrían desarrollarse nuevos sectores productivos”, afirma Vivian Pinilla, presidenta de la CChC Puerto Montt.



Vivian Pinilla, presidenta de la CChC Puerto Montt.

prematureo indicar en cuánto disminuirán los tiempos de desplazamientos, en la zona coinciden en que, si desde Castro a Puerto Montt el tiempo promedio de viaje es de tres horas y media, con la nueva infraestructura (incluido el nuevo Puente Chacao) este se reduciría a dos horas.

Aunque la obra debe considerar un peaje, las autoridades locales y los isleños aseguran que existe un compromiso por parte del MOP de que ningún viaje por la nueva doble vía incluiría un cobro dentro de la isla. El pago se asociaría a los vehículos que ingresen a Chiloé a través del futuro puente sobre el Canal de Chacao. El importe podría oscilar entre \$4.000 y \$5.000, pero dicha cifra aún se encuentra en etapa de estudio.

CON ALTURA DE MIRAS

Debido a la magnitud de esta obra, el Ministerio de Obras Públicas (MOP) implementó en 2018 un amplio plan de participación ciudadana. De acuerdo al seremi de Obras Públicas de la Región de Los Lagos, James Fry, la idea de contar con una consulta ciudadana temprana era analizar el proyecto desde el punto de vista de la comunidad, incorporando sus observaciones y sugerencias para ser abordadas desde el punto de vista técnico-económico y así proponer posibles alternativas de solución. “Queremos desarrollar un proyecto sustentable, integral y participativo”, señala la autoridad regional.

Se organizaron una serie de reuniones con representantes de los municipios, vecinos, dirigentes de transportistas y de las cámaras de comercio locales. En ellas se hizo énfasis en los beneficios que traerá esta ruta. “No solo se mejorarán los estándares de seguridad, disminuyendo la cantidad y gravedad de los accidentes, sino que también habrá un aumento de la oferta vial de la ruta, lo que se traducirá en una menor congestión, principalmente en temporada estival. Esto facilitará el desarrollo económico de la Provincia de Chiloé, reduciendo los tiempos de viaje y la atención de emergencias”, afirma James Fry.

De acuerdo a Vivian Pinilla, presidenta de la CChC Puerto Montt, este es un proyecto que se hizo con altura de miras, ya que no se esperó a que esté listo y en funcionamiento el puente sobre el Canal de Chacao para diseñar y mejorar el sistema vial de la isla. Una vez puesto en marcha el puente, el flujo de vehículos y de transporte en Chiloé aumentará considerablemente y

será fundamental contar con carreteras y caminos aptos para soportarlo. “Esta ruta apunta a evitar colapsos al interior del territorio y proporcionar una mejor movilidad y así mejorar la conectividad de la isla con el continente”, señala.

CONECTIVIDAD Y DESARROLLO

De acuerdo a las cifras de 2017 del Banco Central, la Región de Los Lagos aporta cerca de un 3% al PIB nacional, siendo la pesca, la agricultura y el turismo las tres industrias más relevantes. Es por ello que mejorar el estándar de la Ruta 5 tiene que ver también con un objetivo estratégico, ya que los principales puertos de descarga de la industria pesquera y de mariscos de la región se encuentran en esta parte de la isla.

De esta manera, según Vivian Pinilla, el problema de la falta de conectividad afecta al desarrollo de la inversión y de las nuevas industrias que podrían mejorar la economía local y, como consecuencia, la nacional.

“Somos el lugar que conecta la zona austral con el resto del país, por lo que deberíamos contar con infraestructura de punta para mantener a Chile unido”, afirma. Y agrega: “Toda inversión en infraestructura trae consigo polos de desarrollo, trabajo y mejora la calidad de vida de las personas. Este tipo de proyectos son relevantes, sobre todo en un lugar tan turístico e importante para la economía nacional. Al contar con mayor conectividad y movilidad, mejoraremos los procesos de las industrias que existen al interior de la Isla de Chiloé, como la pesca y la salmónica, y podrían desarrollarse nuevos sectores productivos, lo que generaría mayor inversión y empleo”.