

EDITORIAL

Circunvalación: hora de acelerar

Las ciudades que planifican su futuro lo hacen con obras de largo plazo. La Circunvalación Oriente es precisamente una de ellas. Lo que corresponde ahora es evitar que vuelva a perderse en la burocracia o en la falta de decisión. Porque en materia de desarrollo urbano, postergar también es una forma de retroceder.

El reciente término del diseño de ingeniería de la Circunvalación Oriente de Chillán y Chillán Viejo marca un paso decisivo para una de las obras viales más esperadas por la intercomuna. Se trata de un proyecto largamente anhelado, cuya prefactibilidad data de 2014 y que hoy, más de una década después, comienza a acercarse a su etapa de materialización. Sin embargo, la experiencia local enseña que entre un proyecto técnicamente listo y una obra efectivamente construida suele abrirse un largo y complejo camino administrativo. Por eso, este avance no debe ser interpretado como punto de llegada, sino como el inicio de una etapa que exige decisión política y sentido de urgencia.

La Circunvalación Oriente no es una obra cualquiera. Con una extensión proyectada de 24 kilómetros —de los cuales cerca de 20 corresponden a trazados completamente nuevos— conectará el acceso norte de Chillán, en el sector Nahueltoro, con el acceso sur de Chillán Viejo, permitiendo que los flujos de carga y tránsito de paso eviten ingresar a los saturados centros urbanos de ambas comunas. Su objetivo es claro: descongestionar la ciudad, mejorar la movilidad y ordenar el crecimiento urbano de una conurbación que hace años dejó atrás la escala de ciudad intermedia.

La magnitud del proyecto habla por sí sola. La inversión estimada supera los \$136 mil millones, con un costo aproximado de \$3.900 millones por kilómetro, sin considerar expropiaciones. El 71% del trazado se ubica en zonas urbanas, lo que demuestra hasta qué punto esta infraestructura será determinante para la planificación futura del territorio. No solo permitirá aliviar el tráfico, sino también abrir nuevas áreas de desarrollo urbano y generar condiciones más atractivas para la inversión privada.

Antes de que todo eso ocurra, el proyecto debe superar dos barreras críticas: la obtención de la Recomendación Satisfactoria (RS) por parte del Ministerio de Desarrollo Social y la definición de un esquema de financiamiento que permita iniciar las primeras etapas de ejecución. En teoría, son trámites habituales dentro del ciclo de la inversión pública. En la práctica, demasiadas veces se han transformado en cuellos de botella que ralentizan o postergan obras estratégicas para Chillán.

La ciudad conoce bien ese riesgo. El Plan Maestro de Transportes, por ejemplo, lleva años avanzando a un ritmo muy inferior al que demandan las necesidades de movilidad de la capital regional. Proyectos largamente discutidos terminan atrapados entre revisiones administrativas, priorizaciones presupuestarias y la estrechez fiscal que suele golpear con mayor fuerza a las regiones.

Por lo mismo, la Circunvalación Oriente requiere desde ya una señal política clara. El proyecto debe ser asumido como una prioridad regional y nacional. La obtención del RS debe resolverse con rapidez y el Ministerio de Obras Públicas, junto al Gobierno Regional, debe liderar activamente la búsqueda de los recursos necesarios para su ejecución.

No se trata solo de una obra vial. Se trata de la posibilidad de que Chillán y Chillán Viejo enfrenten con infraestructura adecuada su crecimiento urbano, mejoren su calidad de vida y fortalezcan su competitividad como capital regional.

Las ciudades que planifican su futuro lo hacen con obras de largo plazo. La Circunvalación Oriente es precisamente una de ellas. Lo que corresponde ahora es evitar que vuelva a perderse en la burocracia o en la falta de decisión. Porque en materia de desarrollo urbano, postergar también es una forma de retroceder.