

Fecha: 05-06-2022
Medio: El Llanquihue
Supl.: El Llanquihue
Tipo: Actualidad
Título: Ruta Puerto Montt: el proyecto que busca unir a Puerto Varas, la capital regional y El Tepual

Pág.: 2
Cm2: 605,4
VPE: \$ 663.529

Tiraje: 6.200
Lectoría: 18.600
Favorabilidad: ☐ No Definida

Ruta Puerto Montt: el proyecto que busca unir a Puerto Varas, la capital regional y El Tepual

ARCHIVO / AGENCIA UNO

CONECTIVIDAD. *La anteriormente llamada Ruta Metropolitana podría ser licitada durante el primer semestre de 2023, para dar paso a su construcción no antes de 2025. Presidente del Directorio de R&Q dio detalles del proceso. Alcaldes de Puerto Varas y Puerto Montt exponen argumentos de su oposición a proyecto declarado de interés público por parte del MOP.*

Erwin Schnaidt
erwin.schnaidt@diariollanquihue.cl

Tras diez años de análisis y revisiones de la entonces llamada Ruta Metropolitana, se espera el pronunciamiento del Ministerio de Obras Públicas (MOP) para determinar si ratifica que durante el primer semestre de 2023 llamará a licitación para adjudicar la materialización de ese proyecto.

La Dirección General de Concesiones del MOP instruyó el año pasado avanzar hacia el informe final de esta iniciativa privada, considerada de interés público por esa cartera ministerial, cuando solicitó al proponente, R&Q Ingeniería, incorporar consideraciones al estudio.

El pasado 17 de marzo, la empresa ingresó un informe final, con lo que "se levantaron la totalidad de las observaciones y concluyeron los estudios o anteproyecto de licitación", estableció José Luis Galassi, presidente del Directorio de R&Q Ingeniería.

Al cumplir con ese trámite, presentaron un estudio jurídico, otro de demanda y rentabilidad social, además de un análisis ambiental y territorial y uno de ingeniería, que comprende el trazado y especialidades de seguridad vial, iluminación, paisajismo, estructu-

ras e hidrología.

A contar de ese momento, se considera que el MOP debe enviar un oficio a R&Q, para informar que concluyó la etapa de estudios y que éstos ya están aprobados. A continuación, será necesario ingresar toda la documentación al Ministerio de Desarrollo Social (Mideso), que evacuará un informe final, el que -de ser favorable- dará paso para que el Ministerio de Hacienda publique las bases de licitación pública. Todo ello, en un año.

Si se logra cumplir con lo proyectado, seguirán los estudios, como el de ingeniería de detalle, así como jornadas de participación ciudadana y de impacto ambiental, por lo que se calcula que antes de 2025 no se iniciarían esas obras.

Otro aspecto que deberá sortear el proyecto es la etapa de expropiaciones, aunque "mínima", dijo Galassi, ya que los tramos entre Puerto Varas y Puerto Montt y de Puerto Montt al aeropuerto son nuevos, por lo que no se interpone sobre la vialidad existente.

"Si bien serán intervenidos algunos predios a lo largo del trazado, respecto al tramo urbano el impacto es menor en expropiaciones", aseguró el presidente de R&Q Ingeniería.

TRES CAMBIOS

Además del plan de expropiaciones y el modelo de negocio de la ahora llamada Ruta Puerto Montt, también hubo cambios respecto del plan original de 2010, que considera la construcción y operación de una autopista urbana de doble calzada, que unirá a Puerto Varas con el Aeropuerto El Tepual.

Galassi reconoce variaciones en tres aspectos. El primero es en el trazado, "que contempla en toda su longitud una alternativa gratuita. Con ello, el usuario podrá elegir entre una vía de alto estándar tarifada o la vialidad existente, con menor congestión a la actual", lo que será posible por la incorporación de trazados alternativos o paralelos a la vialidad existente, tanto de Puerto Varas a Puerto Montt como de la

capital regional al aeropuerto.

En segundo lugar, el presidente de R&Q Ingeniería destacó que el tramo urbano será soterrado, con lo que se elimina la aprensión surgida en cuanto a que hacerlo con una "trinchera" abierta, la ciudad quedaría partida en dos.

"Se recogió la preocupación del alcalde (Gervoy Paredes) y de la ciudadanía de provocar un impacto demasiado alto en la avenida Presidente Ibáñez", aclaró.

Galassi especificó que ello motivó que debieran rehacer varias secciones del proyecto, "pero sirvió para reconsiderar y mejorar notablemente la solución, hacia una trinchera cubierta -o "falso túnel"-, para aprovechar la superficie y me-

jorar una avenida principal de la ciudad (Ibáñez), compatible con un corredor de transporte público, áreas verdes y ciclovía", como se proyecta.

La tercera modificación incorpora una entrada y salida en Puerto Varas para una etapa posterior "que define el plan regulador comunal y la solución de ingreso que la Municipalidad está evaluando. Se concluyó -después de muchas entrevistas con representantes vecinales y reuniones con la Municipalidad- que para el estilo de vida y valor natural de la ribera del lago Llanquihue, si bien es urgente una conexión eficiente con las localidades adyacentes y el aeropuerto, la forma en que se integre a la infraestructura regional deberá

ser concebida por la comunidad local", insistió.

AHORRO

Para transitar por la Ruta Puerto Montt el usuario deberá considerar un desembolso, cuyo monto será definido por las autoridades del MOP.

Aún así, en R&Q aseguraron que "el valor será menor a la suma de gasto en combustible, valor del tiempo y desgaste de los vehículos que produce la situación actual. Esto, sin sumar la externalidad negativa que supone para la salud la contaminación del aire en situación de tacho y el valor de la vida de las personas, que se ven envueltas en accidentes por el mal estado de la vía o la falta de iluminación, cruces in-



EL TRAZADO DE LA RUTA PUERTO MONTT ES CONCEBIDO PRÁCTICAMENTE EN FORMA PARALELA A LA ACTUAL RUTA V-505 O CAMINO A ALERCE.

Fecha: 05-06-2022
Medio: El Llanquihue
Supl.: El Llanquihue
Tipo: Actualidad

Pág.: 3
Cm2: 368,5
VPE: \$ 403.920

Tiraje: 6.200
Lectoria: 18.600
Favorabilidad: ☐ No Definida

Título: Ruta Puerto Montt: el proyecto que busca unir a Puerto Varas, la capital regional y El Tepual

32 kilómetros considera la nueva

Ruta Puerto Montt, que unirá Puerto Varas con el Aeropuerto El Tepual.

8,6 millones de UF es el monto

aproximado de este gasto. La obra será concesionada a un privado, que revertirá la infraestructura al recuperar lo invertido.

30 mil vehículos circularán a

diario por la avenida Presidente Ibáñez en el año 2025, según estudios de transporte de R&Q Ingeniería.

seguros, etcétera", añadió.

Galassi especificó que de Puerto Montt al aeropuerto se puede llegar a demorar hasta una hora en el peak de tránsito, mientras con la nueva vía no debería sobrepasar los 15 minutos para el mismo tramo.

Entre Puerto Varas y el aeropuerto estiman unos 35 a 40 minutos; y, de Puerto Varas a Puerto Montt, 20 minutos.

OPOSICIÓN

Al hacer presente que algunos sectores de la comunidad han manifestado su oposición al proyecto, el presidente de R&Q reconoció que ello fue respecto al diseño original y al mecanismo de pago (free flow).

"Muchas opiniones de las autoridades y las comunidades locales nos hicieron sentido. Por eso hemos trabajado duramente durante todos estos años en recoger las demandas ciudadanas. Lo que opino es que ha habido poca información hacia la ciudadanía sobre los cambios que estábamos trabajando. Es imposible que todos estén de acuerdo con la nueva solución y siempre habrá voces en contra, pero las encuestas que hemos realizado recogen la necesidad de los habitantes de alternativas viales más seguras", explicó.

El presidente de R&Q también admitió que "muchos apuntan a que esta vía compite con el tren o el teleférico, cuando la realidad es que atiende necesidades diferentes y se complementa con esos proyec-

tos, que consideramos muy positivos para la región y deseamos que prosperen, sin duda".

Especificó que esta infraestructura adicional responde a la demanda de un parque automotor de 70 mil vehículos y una población en crecimiento.

OTRO MODELO

El alcalde de Puerto Varas, Tomás Gárate, manifestó su desacuerdo con la iniciativa privada, posición que dijo haber compartido ante el Ministerio de Obras Públicas y el de Transportes y Telecomunicaciones, así como ante los respectivos seremis.

Adujo que este "no es el modelo de movilidad y transporte que debiésemos impulsar en el momento que está viviendo la región". Y agregó: "No podemos tomar decisiones de las que nos arrepintamos en 10 o 15 años más".

Argumentó que esa planificación redundante en incentivar el transporte privado, ante lo que remarcó que existen alternativas para canalizar la mayor demanda proyectada entre ambas ciudades.

"Para nosotros, es el transporte público. En Puerto Varas estamos impulsando esos sistemas basados en la electromovilidad. Por qué no pensar en un sistema intercomunal, que sea una alternativa para las personas que necesitan movilizarse entre ambas ciudades. No he visto una discusión más amplia respecto al sistema de transporte de escala interprovincial.



EL TRAZADO INVOLUCRA A PUERTO VARAS, ALERCE, LA VARA, PUERTO MONTT Y EL AEROPUERTO EL TEPUAL.

Miremos las cosas en perspectiva y busquemos soluciones que sean estructurales. El modelo de llenar de autopistas las zonas periurbanas, a mi parecer no funcionó. Distintas ciudades en el mundo han demostrado lo anterior", sostuvo.

Asimismo, Gárate criticó a la empresa por cuanto aseveró que no ha propiciado acercamientos con el municipio lacustre para informar sobre esa propuesta. "A la fecha, nadie se nos ha acercado formalmente para presentar el proyecto", sostuvo.

Dio a conocer su perplejidad al tener conocimiento que hubo una reunión informativa convocada por la empresa, la que tuvo lugar "frente al municipio, en un recinto privado, en la que no nos incluyeron. No se nos notificó, de ninguna manera. Nos enteramos por la prensa. Son cosas que, como administración, no nos parece que

correspondan".

El alcalde de Puerto Varas expresó que por ello tampoco han tenido conocimiento de alguna actualización de ese plan, "desde que llegamos al municipio, hace 11 meses. Desde la formalidad, hay cosas que no están funcionando, para un proyecto de tal envergadura".

SIN CONSULTA

En tanto que el alcalde de Puerto Montt, Gervoy Paredes, expuso que ante un desarrollo territorial no planificado de la ciudad y la región, sin un enfoque que integre todas las materias en forma simultánea, "aparece una solución puntual e intrusiva, de megascale y de carácter centralizado: la iniciativa privada de Autopista Metropolitana hoy denominada Ruta Puerto Montt".

El jefe comunal porteño planteó que esta autopista urbana no aparece en la Estrate-

gia Regional de Desarrollo 2030, que no existe en planes de ordenamiento ni de planificación urbana y "menos aún forma parte del Plan de Acción Metropolitano o de inversión en transporte, que debieran ser nuestras prioridades y urgencias".

Paredes agregó que tampoco han sido desplegados procesos de participación ciudadana a nivel de codiseño ni consultivo; y que sólo se ha entregado "información insuficiente y no consolidada sobre el proyecto, sin abordar sus diversos estudios de factibilidad, impacto y rentabilidad social. Sólo trascendidos en la prensa".

Para el jefe del Gobierno Comunal de Puerto Montt, el proyecto tendrá impactos en sustentabilidad ambiental, transformación del paisaje urbano, conectividad y en la integración con las comunidades.

"Creemos que la ruta con-

Las tres etapas de la Ruta a El Tepual

● Por el norte, la autopista de dos carriles por sentido se inicia a 4 kilómetros de Puerto Varas. Se desdobra y discurre en paralelo de la V-505, garantizando todas las conexiones actuales, como un enlace en Alerce Norte, conexión con el centro de Alerce y en Alerce Sur. Al llegar al Aeródromo La Paloma, aprovecha la calzada existente, pero ese tramo no será tarifado, de acuerdo a la propuesta de R&Q, con lo que se cumple con la alternativa gratuita en todo el trazado.

● Después del viaducto, la autopista sigue bajo la superficie durante casi 3 kilómetros, hasta pasada la rotonda, lo que liberará el tránsito en esa zona. Además, tendrá entradas y salidas a las principales calles de ese trayecto.

● El tercer tramo al Aeropuerto, contempla el mejoramiento del enlace con la Ruta 5 y un nuevo trazado en paralelo al actual.

cesionada que se propone nunca ha sido una demanda de la ciudadanía puertomontina, sino todo lo contrario. Son numerosas y diversas las organizaciones que han hecho llegar su descontento con el proyecto, tanto de manera formal como informal", aseveró. 