

MUNICIPALIDAD ESTÁ AL TANTO

Estudian factibilidad de nueva ruta entre centro de Tomé y Dichato

Hugo Ramos Lagos
 contacto@diarioconcepcion.cl

Con más de tres años de desarrollo y financiamiento del Gobierno Regional, el Ministerio de Obras Públicas (MOP) avanza en la etapa de prefactibilidad del proyecto "Mejoramiento Interconexión Vial Dichato-Tomé", cuyo objetivo es evaluar la conveniencia técnica, económica y ambiental de una ruta alternativa para descomprimir el tránsito urbano y preparar el futuro enlace con la Ruta Costera entre Cobquecura y el Gran Concepción.

Según indicó la inspectora fiscal de la Dirección de Vialidad del Biobío (MOP), Ximena Astorga, se trata de los avances estudio de prefactibilidad, lo cual corresponde a "la primera etapa de este proyecto mandado por la Dirección Regional de Vialidad con financiamiento del GORE".

"El objetivo principal fue el desarrollo de un estudio de prefactibilidad o preinversión que analizará la conveniencia —técnica, económica, social, ambiental y territorial— de construir una nueva conexión entre el sector norte de Dichato y el sur de Tomé, generando una alternativa para los vehículos de pasajeros", agregó.

En paralelo, la inspectora aseguró que "el estudio tiene fases muy marcadas", pues indicó que la etapa de prefactibilidad se ha extendido por tres años. Ya que luego se prevé un diseño de ingeniería de duración similar, seguida de una ejecución que podría superar los tres años, dada la magnitud del proyecto.

En la misma instancia, el jefe del proyecto para la realización del estudio, Juan Enrique Canobbio, sostuvo que "si bien la zona que se está estudiando es el bypass directo a Tomé, no hay que olvidarse que esta vía es parte de la denominada ruta costera, y por eso se quiere que en todas las redes de análisis se llegue hasta Cobquecura".

"O sea, ya se encuentran implementados proyectos de mejoramiento de la N-140 hasta Cob-

quecura, y todo el borde, incluido el nuevo puente sobre el río Itata", añadió.

quecura, y todo el borde, incluido el nuevo puente sobre el río Itata", añadió.

Según señaló, el estudio se da debido a que, cuando esté hecha la conexión con la ruta costera, "todo el sector de Tomé se va a ver sobrecargado por reasignaciones importantes desde la Ruta 126".

En su exposición, Canobbio explicó que el proyecto contempla poco más de 30 kilómetros de

extensión, lo que hace inviable su ejecución simultánea en todos los frentes. Por ello, se optó por dividir la iniciativa en tres tramos o sectores, cada uno con sentido funcional propio, tanto de forma individual como en conjunto.

Precisó que el primer tramo ha sido considerado el más relevante desde el inicio del estudio y del proceso licitatorio. Este segmento comienza poco antes de la bifurca-

ción de la Ruta 150, y se proyecta hacia el oriente, pasando a unos 800 o 1.000 metros al este de la pesquera Camanchaca.

Según indicó, el trazado del tramo culmina en el borde sur del futuro hospital de Tomé, marcado en rojo en los planos del proyecto. Esta sección, de 15,2 kilómetros, concentra la mayor inversión estimada: aproximadamente 165 mil millones de pesos, equivalentes a



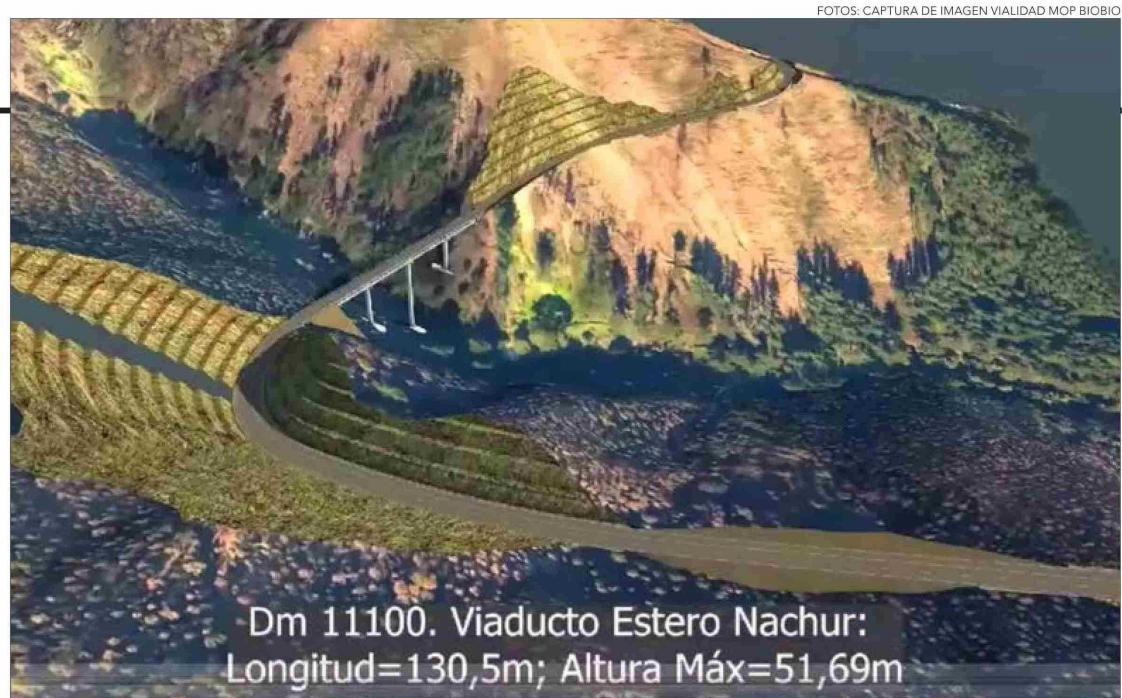
unos 165 millones de dólares, considerando el dólar a mil pesos en promedio.

Sobre el segundo tramo, Canobbio detalló que este corresponde al sector de Dichato, y contempla dos variantes que no estaban previstas originalmente: la 2A y la 2B.

En primer lugar, la variante 2A inicia al norte de la Ruta 126 (Los Conquistadores) y avanza por la parte alta del terreno. Este sector presenta una topografía especialmente compleja, ya que atraviesa directamente la Cordillera de la Costa, con desniveles pronunciados y condiciones abruptas. Esta última atravesaría la parte alta de Dichato, conectando con la ruta N-14-O ya existente.

Por su parte, la alternativa 2B, aunque similar, se desvía antes de llegar a la calle Transversal Sur y se conecta directamente con esa vía, muy próxima a la futura ubicación del Hospital de Tomé. Según explicó, esta alternativa ofrece varias ventajas, entre ellas una menor longitud comparada con la variante A. Sin embargo, presenta altos costos de inversión sin entregar los beneficios esperados, lo que plantea interrogantes sobre su viabilidad.

Al respecto, Canobbio reconoció que el análisis reveló un dilema entre longitud, costos y beneficios, lo que dejó ambas opciones —2A y 2B— prácticamente en igualdad de condiciones desde el punto de



vista funcional.

Ahora, en referencia al tramo 3, indicó que partiría desde el área cercana a la bifurcación con la Ruta 150, donde se conectaría con el tramo 1, y seguiría por la parte alta del terreno. Subrayó que este sector presentó la topografía más desafiante de todo el proyecto, lo que también se tradujo en costos de inversión significativamente elevados.

Detalladamente, este último tiene una extensión de solo 6 kilómetros, pero supondría un costo equivalente a 74 millones de dólares,

convirtiéndolo en el más costoso de todo el análisis. Esta alternativa inicia cerca de Altos de Parra, unos 800 metros al sur de Cardenal Samoré.

A modo de síntesis, Canobbio explicó que uno de los principales desafíos del proyecto fueron las estructuras, especialmente puentes y viaductos. Ya que entre el 20 % y el 25 % de los recursos se destinaron a estas obras, superando incluso los gastos por expropiación.

Los viaductos más relevantes del proyecto están concentrados en los tramos 1 y 3, donde se ubica

una estructura de 107 metros en el estero Coliromo y una de 170 metros en el estero Bellavista, además de otras en el estero Collén. Algunas incluso alcanzan alturas de 34 y 50 metros.

Los puentes contemplan una pista por sentido, bermas y pasillos peatonales y ciclovías de 1.5 metros, con barandas, barreras de hormigón y luces a 40 metros. Aunque se evaluaron cruces desnivelados, su alto costo llevó a optar por cruces a nivel y pistas lentes en un tercio del trazado, facilitando adelantamientos seguros.

Recepción y proyecciones

Consultados por Diario Concepción, el seremi de Obras Públicas del Biobío, Hugo Cautivo, señaló que el mejoramiento de interconexión vial entre la localidad de Dichato y Tomé viene también a complementar el estudio del trazado vial trazado hasta la comuna de Florida y otras rutas transversales como la Ruta del Itata y, en proyección, lo que puede ser a futuro la conexión con la Ruta Concepción-Cabero.

“Para este trabajo de interconexión vial entre Dichato y Tomé, se tiene por meta poder entregar la finalización durante el segundo semestre del 2025. Con esto la Dirección de Vialidad estará habilitada para levantar una iniciativa de diseño e ingeniería en detalle (...); y generar la etapa de ejecución en el mediano plazo”, agregó.

En palabras del alcalde de Tomé, Italo Cáceres, aseveró que para la comuna es importante avanzar en mejorar la conectividad, ya que “hemos visto un crecimiento sostenido del parque automotriz durante los últimos ocho años, y sin embargo, las calles son las mismas”.

“Hoy en día tenemos muchos atochamientos en horas punta, y eso hace que los traslados de nuestros vecinos —sobre todo para aquellos que quieren visitar Tomé—, se hagan muy extensos”. “Por lo tanto es un gran avance”, concluyó.

OPINIONES

Twitter @DiarioConce
 contacto@diarioconcepcion.cl

