

Fecha: 26-05-2026
Medio: El Austral de la Araucanía
Supl.: El Austral de la Araucanía
Tipo: Noticia general
Título: "La ubicación y el costo de los peajes en la doble vía a Villarrica es algo que aún no está definido"

Pág.: 2
Cm2: 512,8
VPE: \$ 796.813

Tiraje: 8.000
Lectoría: 16.000
Favorabilidad: ☐ No Definida

E ENTREVISTA. DAVID PLAZA NEIRA, seremi de Obras Públicas, sobre el futuro de la doble vía a Villarrica:

“La ubicación y el costo de los peajes en la doble vía a Villarrica es algo que aún no está definido”

Juan Carlos Poblete González
juancarlos.poblete@australtemuco.cl

David Plaza Neira (41) dice con orgullo que es nacido y criado en la ciudad de Traiguén. Estudió en el Liceo C-9 y desde allí salió a estudiar dos carreras que le abrieron paso al mundo de la infraestructura.

Tras titularse como ingeniero comercial e ingeniero en prevención de riesgos, desarrolló una carrera que lo llevó a empresas del rubro de las pavimentaciones y asfaltados, para luego llegar al sector ferroviario. Uno de sus más grandes logros en este ámbito fue participar en la construcción de las líneas 6 y 3 del Metro de Santiago, especializándose después en sistemas CBTC –Control de Trenes Basado en Comunicaciones–, la tecnología que permite el funcionamiento automatizado de los trenes sin conductor que hoy circulan por esas líneas.

David Plaza fue nombrado seremi de Obras Públicas a fines de marzo, tras la instalación regional del gabinete del Presidente Kast.

—¿Cómo han sido estos dos meses como seremi?

—Intensos. Es un trabajo muy demandante, pero trabajar en el servicio público es un desafío muy bonito. La lógica que tengo es que todos los trabajos que hacemos deben quedar bien, porque todos, incluido uno, somos usuarios de esas obras.

—¿En qué condiciones encontró la Seremi del MOP?

—Encontramos un retraso bastante importante en lo que es el llamado a licitación de los contratos globales de conservación de caminos. Pero esto no es algo puntual de La Araucanía, sino que es un problema que arrastramos de la administración anterior y que se repite en todas las regiones del país.

DOBLE VÍA LACUSTRE

—El proyecto de la doble vía Freire-Villarrica todavía no genera consenso ciudadano y una gran

mayoría no está de acuerdo con el cobro de peajes. ¿Cuál es la postura del MOP sobre la iniciativa?

—Es un proyecto que es bastante necesario para la región por el estrés vial que tiene esa zona. Hay accidentes de tránsito permanentes, se han perdido muchas vidas en esa ruta y los tiempos de desplazamiento se afectan por los tascos que se generan, especialmente en temporada alta. El MOP está trabajando fuertemente en avanzar con esa nueva concesión. La idea es hacerla porque es una necesidad urgente.

—¿No hay forma de hacerla sin peajes?

—El proyecto siempre se pensó de manera concesionada. No hay recursos fiscales para hacerlo con fondos sectoriales. Y como es una obra concesionada, inevitablemente hablamos de peajes. El tema en discusión es la ubicación de esos peajes y su costo, pero como el proyecto todavía no está madurado, eso no está definido.

—¿El proyecto que se tiene en evaluación es el mismo presentado originalmente?

—La información que tenemos es que para mantener un estándar de autopista de doble calzada con 120 km/h, la faja fiscal existente no daba la geometría necesaria. Por lo tanto, se hizo un replanteamiento y ahora se está pensando hacer esa doble vía con un estándar de 100 km/h, lo cual reduce los costos de construcción, básicamente porque disminuyen las expropiaciones que eran necesarias para mantener la velocidad mayor a lo largo de todo el trazado.

—¿Y hasta dónde llegaría la doble vía? ¿Está claro el trazado?

—En un principio la idea era ir desde Freire, mejorando también los accesos a esa comuna, pasar por Villarrica con un baipás por el sector de Nancul (o Putúe), considerando un puente nuevo, y empalmar con el camino de Segunda Faja hasta la rotonda de Pucón. Esa idea estaría



DAVID PLAZA NEIRA (41) HA VIVIDO SEMANAS INTENSAS COMO SEREMI DE OBRAS PÚBLICAS DE LA REGIÓN.

“La faja fiscal existente no daba la geometría necesaria. Por lo tanto, se hizo un replanteamiento (...) que reduce los costos de construcción”.

siendo revisada por los altos costos que implica. Estamos a la espera de las definiciones finales sobre el trazado.

—¿Y cuándo se espera tener esas definiciones?

—Todavía estamos en etapas de consulta ciudadana, y los vecinos también están haciendo planteamientos, por lo tanto no podemos tener nada definido sin antes escuchar sus voces. Lo que sí se está cerrando es la nueva concesión de la Ruta 5. Como es una obra que depende del nivel central, las decisiones últimas se toman desde allá.

—¿Qué le dice a quienes temen que los peajes incrementen el costo de su vida diaria?

“No hay recursos fiscales para hacerlo con fondos sectoriales. Y como es una obra concesionada, inevitablemente hablamos de peajes”.

—Cuando hablamos de concesiones siempre hablamos de costo-beneficio. Para tener obras de mejor calidad y estándares más altos, eso tiene un costo. Ese costo todavía no está definido, y por eso lo importante es sentarse a conversar junto con los vecinos, explicar el proyecto, escuchar sus inquietudes y llegar de forma consensuada a un buen proyecto donde todos nos pongamos de acuerdo. Desde el nivel central, la Dirección de Concesiones ya está trabajando fuertemente con las comunidades para explicar los detalles.

—¿Y qué se hace mientras tanto con esa ruta?

—Como MOP no podemos invertir con fondos sectoriales

en una ruta que va a ser concesionada, sería gastar dos veces, por lo que lo que estamos haciendo es mejorar las rutas alternativas. Hay un punto muy peligroso en el sector del puente Allipén, donde los vecinos que vienen desde Los Laureles tienen un giro muy reducido para retornar hacia Villarrica. Existe un camino alternativo que ofrece mejores condiciones de seguridad para ese viraje, pero está en malas condiciones. Estamos levantando un proyecto para pavimentar ese tramo. En paralelo, también estamos trabajando en el camino entre el acceso desde la comuna de Villarrica a Pucón por la ribera norte del lago Villarrica. Hay un tramo en donde directamente no hay camino. Ese proyecto avanza con fondos sectoriales de la región y nos daría dos beneficios: un baipás para llegar a Pucón sin pasar por Villarrica, y una segunda ruta de escape ante una eventual emergencia volcánica en esa zona.