



La Ruta 68 cambiará completamente sus estándares con la nueva concesión.

Inversión alcanza los US\$1.600 millones

Nueva Ruta 68 incluirlá más pistas y dos nuevos túneles

Las pasarelas en la comuna de Pudahuel medirán 200 metros de ancho, entre otras obras.

JULIO MATUS

Dos oferentes se presentaron para la concesión de la nueva Ruta 68 Santiago-Valparaíso-Viña, la que considera cuatro pistas por sentido en el tramo urbano y tres en el resto de la vía, nuevos túneles Lo Prado y Zapata y numerosos cambios en pasarelas y demás infraestructura.

La inversión total llegará a los US\$1.600 millones y buscará agilizar el flujo vehicular durante los fines de semana largos, especialmente, y mejorar el estándar de la carretera más transitada del país.

“Este proyecto, que contempla el mayor monto histórico hasta la fecha, incluye el mejoramiento de los entornos de la autopista, con nuevas pasarelas, atraviesos y parques públicos para los vecinos”, dice Jessica López, ministra de Obras Públicas.

Agrega que se pretende duplicar su capacidad para que circulen vehículos, de modo que “en fines de semana largo tendremos cuatro pistas hacia el sentido de mayor flujo en vez de dos, como ahora y, para que estas vías fluyan de forma permanente, se construirán dos túneles nuevos”.

Juan Manuel Sánchez, director general de concesiones del MOP, explica las nuevas características de la ruta: en el tramo urbano tendrá cuatro pistas por lado; la cruzarán cuatro “plazarelas” de 200 metros de ancho para vehículos y espacio público en favor de los habitantes de Pudahuel, y en el resto del tramo aumentarán a tres pistas por sentido para permitir solucionar periodos de alta circulación con un sistema 4 por 2, es decir 4 pistas para el mayor flujo en lugar del actual 2 por 1.

Sánchez agrega que se

incluirlá, entre otras numerosas obras, la construcción de los túneles Lo Prado III y Zapata III, porque se trata de “mejorar la seguridad vial con los más altos estándares”.

Una gran novedad será el plazo de concesión, ya que ahora no será fijo, sino que estará determinado por la evaluación de las empresas sobre “cuál es el mayor ingreso que necesitan obtener”, de modo que “una vez que completan los ingresos que requieren para financiar la inversión, inmediatamente se acaba la concesión. Nosotros tenemos un estimativo de 20 años, pero eso va a depender de la demanda”.

El mecanismo se denomina Ingresos Totales de la Concesión, en donde el plazo es variable y “aporta a la transparencia”.

Trabajos

Pero como nada se hace de la noche a la mañana, las obras tienen un desarrollo.

El director de concesiones del MOP dice que “durante el periodo de construcción hay una afectación al servicio, sin embargo, parte de las exigencias que les hacemos a los oferentes es precisamente el proceso constructivo, que debe minimizar todos los impactos que podría implicar mayores demoras y otros”.

Para eso están pensando, incluso ya adjudicada la concesión, hacer obras provisionales, especialmente en los puentes.

Agrega que en los próximos dos años se elaborará el diseño de la ingeniería de detalle, se hará la evaluación ambiental y se considerará la participación ciudadana. Luego de eso comenzarán las obras, que tardarán entre 2 y 3 años.