



La senda de penetración Holleberg-Río Pérez podría sumar 24 kilómetros más.



La Ruta 9 hacia el sector de San Gregorio tendrá una doble vía con un estándar similar a las rutas de Puerto Montt hacia el norte.

Foto: Archivo LPA

Plan de Zonas Extremas II

## Desde el "Eurotúnel chileno" a la doble vía hacia San Gregorio: los proyectos que pretende dejar en el pasado el aislamiento

- De concretarse el túnel, cambiaría el flujo comercial binacional. El estudio de factibilidad podría comenzar en 2030, pero su ejecución aún no tiene fecha definida.

Marcos Sepúlveda Loyola

¿Se imagina cruzar a Porvenir por debajo del estrecho de Magallanes con una infraestructura similar al Eurotúnel? Este es uno de los proyectos que contempla el Plan de Desarrollo de Zonas Extremas, cuya tramitación se encuentra hoy pausada por presuntos problemas en el mecanismo de participación ciudadana.

Si esta discusión se destraba y la cartera de 87 iniciativas es aprobada por el Consejo Regional, se invertirían \$6.500 millones en estudiar la prefactibilidad y factibilidad de contar con un túnel. Estos análisis se realizarán entre 2030 y 2032.

Este ducto se construiría en el sector de Primera Angostura, en la comuna de San Gregorio, donde el estrecho presenta su punto más angosto: 3,7 kilómetros entre el continente y la isla. Este es un sector clave para los argentinos, ya que a través de este cruce se conecta Argentina con su territorio en Tierra del Fuego. Un 70% del tráfico de personas y camiones es de origen trasandino.

¿Su construcción? Eso ya son palabras mayores, ya que todo depende de si estos estudios determinan su viabilidad. Si todo resulta favorable, recién en 2032 se podría realizar la etapa de diseño, la cual se demoraría uno o dos años. A partir de ahí recién se podría comenzar a hablar de plazos para cortar la cinta. Esta etapa podría ser financiada también con fondos del PDZE, ya que entra dentro de lo que la subsecretaría de Desarrollo Regional (Subdere), Francisca Perales, explicó durante el ingreso de este documento al Consejo Regional: conforme los



Se pretende finalizar la construcción de una segunda alternativa para llegar hasta Río Verde, vía Villa Tehuelche.

diseños y prefactibilidades evolucionen, la etapa de ejecución puede ser financiada a través del mismo plan.

Desde que la idea fue comentada por el gobernador Flies en el discurso inaugural de la Jornada Nacional de las Políticas de Zonas Extremas, realizada el miércoles 12 de junio del año pasado, el proyecto ha generado un sinnúmero de debates entre las autoridades magallánicas y al interior del gobierno de Gabriel Boric.

En entrevista con El Magallanes en agosto del año pasado, el ministro de Hacienda, Mario Marcel, indicó: "¿Cómo podría cerrarme a la discusión de un proyecto que todavía es una idea de carácter muy general? Creo que hay un mérito en pensar en obras que sean desafiantes, desde el punto de vista ingenieril, y que abran posibilidades de desarrollo productivo, económico e integración".

Por su parte, la ministra de Obras Públicas, Jessica López, también en conversación con El Magallanes en marzo pasado, expresó: "Lo importante es saber cuánto vale. La ingeniería puede resolver casi todo, pero

también a distintos precios (...) Es un proyecto que se está avanzando. Tenemos la opinión de expertos de Noruega de que la factibilidad técnica existiría, sería bueno saber cuánto costaría y, una vez que tengamos eso, poder definir".

El túnel de Punta Delgada es uno de los 14 proyectos intercomunales e interprovinciales contemplados en las 87 iniciativas del PDZE. La mayoría de estas ideas son relativas a infraestructura vial.

### Intercomunales

En 2031 se podría estar cortando la cinta de la doble vía entre Gobernador Phillippi y el cruce de la Ruta 257, en el sector de San Gregorio. Más de \$200 mil millones se invertirían en esta obra vial, que sería clave en caso de concretarse la industria del hidrógeno verde, cuya principal operación estaría en la rural comuna de San Gregorio. Esta ruta se uniría con el túnel por debajo del estrecho de Magallanes, el cual, en la próxima década, se conectaría con la senda de penetración Vicuña-Yendegaia, conectando Punta Arenas con Puerto Williams.



El túnel por debajo del estrecho es una de las grandes apuestas de la administración Flies en el Plan de Zonas Extremas.

Las labores de prefactibilidad y diseño comenzarían el próximo año. Estas costarían más de \$3 mil millones y se extenderían hasta 2028.

Más de \$90 mil millones se desembolsarán en la pavimentación de 72 kilómetros de rutas en el sector de Río Verde. Específicamente, se mejorarán 50 kilómetros de la Ruta Y-50, que conecta Punta Arenas con Río Verde, y 22 kilómetros de la Ruta Y-460, vía que une Río Verde con Villa Tehuelche. Esto se construiría entre 2027 y 2032. Sólo el diseño de las obras costará \$1.500 millones.

En 2034 se podría cortar la cinta de 50 kilómetros de carretera en la provincia de Última Esperanza. Más de \$40 mil millones costaría unir el sector Cañadón Macho con el sector de Lago Dickson.

También en Última Esperanza se contempla financiar tres etapas de la Ruta Y-290, que conecta la Cueva del Milodón con Río Serrano. Se destinarán \$150 mil millones, los cuales se dividen en la pavimentación de cerca de 10 kilómetros entre 2027 y 2029, con una inversión de \$25 mil

millones.

Entre 2030 y 2032 se ejecutarán 27 kilómetros de ruta con un valor de \$62 mil millones. Mientras que la última etapa se construiría entre 2032 y 2034, con un valor también de \$62 mil millones, completando así una ruta de 70 kilómetros.

### Interprovinciales

La construcción de la senda de penetración Holleberg-Río Pérez, iniciativa contemplada en el Plan de Zonas Extremas aprobado por el segundo gobierno de Michelle Bachelet, será traspasada a este nuevo plan. Se contempla el financiamiento de la segunda etapa de este camino, que busca unir el sector de Bahía Azócar con Bahía Williams. Estos 16 kilómetros se empezarán a construir en 2030, con una inversión de \$22 mil millones.

A esta iniciativa se suman \$12 mil millones que costaría la pavimentación de los ocho kilómetros que separan el sector del Seno Obstrucción de Bahía Pinto. Tres años tardarían en ejecutarse las obras.