

## EDITORIAL

# ¿El año de la Circunvalación Oriente?

**Este proyecto clave para mejorar la movilidad en la intercomuna requiere una inversión muy alta, de \$105.152 millones en obras, sin incluir las expropiaciones, según fuentes oficiales.** Y por eso la voluntad política de las autoridades locales será un factor clave, que podría hacer la diferencia entre esperar años por su concreción, como ha ocurrido con otros proyectos de adelanto, o llamar a licitación en 2025.

La Circunvalación Oriente, obra vial que tendrá 24,3 kilómetros de longitud y que bordeará la ciudad por el oriente, desde la Variante Nahueltoro, frente al casino Marina del Sol en el acceso Norte, hasta la avenida Bernardo O'Higgins, a metros del acceso sur en Chillán Viejo, debería ser el proyecto vial más importante de 2025. Esto, si se cumplen los compromisos del gobierno central, como también las promesas de apoyo de parlamentarios y parlamentarias y autoridades regionales y comunales.

La iniciativa considera tres puentes. Uno de ellos estará sobre el río Chillán y consideraría una longitud de 175 metros; un segundo sobre ese curso fluvial, tendría 90 metros; y un tercer viaducto estará ubicado sobre el estero Santa Elisa y tendría 25 metros de largo.

El también llamado baipás requiere una inversión muy alta, de \$105.152 millones en obras, sin incluir las expropiaciones.

Y por eso la voluntad política de las autoridades locales será un factor clave, que podría hacer la diferencia entre esperar años por su concreción, como ha ocurrido con otros proyectos de adelanto, o llamar a licitación en 2025. Es importante, entonces, que alcaldes, consejeros regionales y parlamentarios se comprometan públicamente con la ejecución de este proyecto, pues tampoco se descarta que para su financiamiento se requiera el aporte del Gobierno Regional (en una fórmula mixta con el MOP), y en consecuencia, deba competir con otras iniciativas de inversión regional.

Y es que la Circunvalación Oriente es una urgente necesidad para Chillán, ya que permitirá reducir los

flujos de vehículos al interior de la ciudad, contribuyendo a disminuir la congestión de las vías urbanas, al conectar de manera expedita la Ruta 5 con ciudades y localidades del oriente, recogiendo los flujos de carga y de turistas. Por ejemplo, evitará que quienes se dirigen a Las Termas y a Las Trancas deban cruzar la capital regional para llegar a su destino. Igualmente, absorberá el tránsito de camiones provenientes de las zonas forestales y agrícolas que actualmente son un factor de la congestión en arterias como Vicente Méndez, Alonso de Ercilla, Baquedano y el camino a Pinto en el sector Río Viejo, entre otras.

Se trata de una vía de alto estándar, que tendrá rotondas y accesos a las carreteras que van hacia las comunas de la precordillera de Ñuble, como el camino a Coihueco, el camino a Las Mariposas, la Ruta N-55 a las Termas y la Ruta a Yungay, que también conduce a San Ignacio, El Carmen y Pemuco, más localidades intermedias.

Como todo proyecto vial de alto impacto, la participación ciudadana será fundamental, porque una obra de esta magnitud afectará zonas agrícolas y forestales, así como en el crecimiento urbano de Chillán y Chillán Viejo, y solo mediante un trabajo participativo, que considere la opinión de las personas, se podrán consensuar mejoras al proyecto y, eventualmente, medidas de mitigación.

Si se resuelven nudos como su impacto ambiental y la coherencia con el plan de transportes, el proyecto estaría en condiciones de ser postulado a financiamiento este año, y será en esta etapa en que se requiere a autoridades unidas en torno a una obra que se vislumbra como clave en el desarrollo de la capital de la Región de Ñuble.