

E LEONARDO DANERI, presidente de Copsa, ante postergación de relicitación de la Ruta 68:

"Si no hacemos algo, se va a convertir en un estacionamiento"

Claudio Ramírez
 cramirez@mercuriovalpo.cl

El aplazamiento de la recepción de ofertas en el marco de la relicitación de la Segunda Concesión Ruta 68 Santiago-Valparaíso genera reacciones por la importancia que tiene al tratarse de una de las principales vías del país y porque cada atraso implica contratiempos. Una preocupación que comparte el presidente de la Asociación de Concesionarios de Obras de Infraestructura Pública (Copsa), Leonardo Daneri.

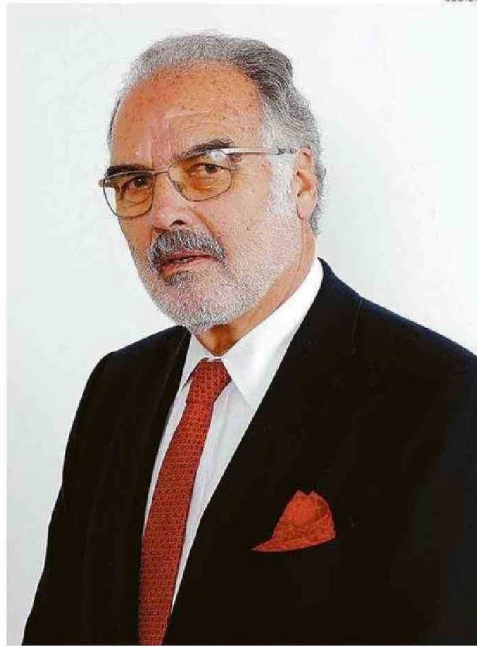
"A nosotros, como Copsa, no nos gustan en principio la postergación de los proyectos porque son todos muy necesarios y muy urgentes de hacer", remarca el líder gremial.

-Desde ese punto de vista, ¿cómo analiza esta postergación?

-Evidentemente, si la licitación en el caso de Santiago-Valparaíso se llamó el día 31 de diciembre del año 2021 con muy pocos antecedentes y muy incompleta, las postergaciones han sido consecuencias de tener que terminar y afinar el anteproyecto, aclarar las dudas y una serie de cosas que estaban pendientes. Por tanto, si la postergación responde a eso y va a permitir que se hagan ofertas más completas y competitivas, y ayuda a que no se produzcan reclamos y quejas posteriores, enhorabuena.

-Es un proyecto complejo.

-Una licitación de una autopista como la Santiago-Valparaíso, por las zonas en que pasa, (...) no hay que olvidarse que pasa por lo que se llama el Napa Valley chileno, que es Casablanca, allí las expropiaciones van a ser un tema complejo para los vecinos. También pasa por zonas de mucha densidad urbana, como son el enlace con Costanera Norte hasta el túnel Lo Prado. Más allá de terceras pistas, hay que hacer caletas, cicloviás, veredas y cuidar los entornos con los vecindarios. Entonces, eso significa mucha interacción en las interfases. Después, llegando a Valparaíso, toda la zona de Placilla también es urbana; entonces, es una obra que va a tener mucho



EL PRESIDENTE DEL GREMIO REMARCA ASPECTOS A CONSIDERAR.

"A nuestro juicio es urbana (Ruta 68), tiene la misma lógica que la Ruta 5 entre Santiago y Rancagua. Es una gran conurbación".

impacto, por lo tanto, va requerir mucho acuerdo y consulta con las comunidades. Y en la medida que eso esté aclarado *ex ante*, mucho mejor.

-¿Para cuándo estima podría estar operativa la autopista con todas estas postergaciones?

-A ver, aquí entramos en un tema que es lo que se ha llamado permisología, que está muy de moda en este minuto y también la tramitología. Esta relicitación se va a abrir a mediados del primer semestre del próximo año. Normalmente para adjudicar una licitación se requiere un Decreto Supremo y eso toma al menos seis meses. Entonces, el proyecto debería estar adjudicado a principios de 2025. A continuación hay que proceder al Estudio de Impacto Ambiental, que puede demorar dos o tres años. (...) Ya

estamos hablando del año 2028 en que se podría empezar a hacer la ingeniería detalle que refleje los impactos ambientales que tiene la autopista. Hay que considerar las mitigaciones, en fin, estamos hablando ya del año 2029 o 2030 y démosle tres o cuatro años construcción, porque hay que hacer dos túneles totalmente nuevos. Entonces, podría entrar en servicio en su nuevo diseño en el 2033.

-Pero seguramente con el crecimiento del parque automotriz podría quedar chica.

-No es que nos vaya a quedar chica, sino que cuando se abra va a estar chica de todas maneras si es que no tomamos algunas medidas adicionales. Entonces, cuál es el tema: que si no hacemos algo rápido, la Ruta 68 se va a convertir en un gran estacionamiento.

-Varios plantean que la ruta ya es urbana en lugar de interurbana.

-A nuestro juicio es urbana, tiene la misma lógica que la Ruta 5 entre Santiago y Rancagua. Es una gran conurbación y lo mismo está pasando entre Santiago y Valparaíso con algunas partes más notorias que otras. Entonces, hay que ir desarro-

llando de manera distinta, porque si no, empieza a tener mucha fricción lateral producto de toda la gente que se instala a vivir y comerciar en los entornos, más allá que desde la postpandemia mucha gente está viviendo en la Quinta Región, trabajando remoto y viene un par de veces a Santiago y viceversa. La demanda de la autopista ha cambiado mucho.

-¿Cuáles son esas medidas que se pueden tomar?

-Afortunadamente, el MOP ya inició los estudios para adjudicar por concesiones la construcción del tren Santiago-Valparaíso usando la antigua faja, que es lo más inteligente que se pudo haber hecho. Está totalmente expropiada y no tiene servicios adentro. No requiere o requiere muy poco estudio de impacto ambiental y eso permite generar un tren de pasajeros que nos permitiría descargar fuertemente la Ruta 68. (...) Además, le da vida a ciudades intermedias conectándola con EFE Valparaíso y el tren Santiago-Lampa. Será un gran tren suburbano, a semejanza del Rancagua Express.

-La postergación generó reacciones y hay preocupación en la zona de que no sea la última.

-Entendemos que una de las trabas más importantes que explica la postergación fue una serie de peticiones que hicieron los alcaldes, que tienen que ver con mejorar las interfases entre la autopista y los vecinos. Ahora, lo que hay que hacer es apurar todos los trámites.

-Usted ve necesario mejorar no sólo los ingresos a Santiago, sino que también al Gran Valparaíso. Acá se hicieron peticiones que se agruparon en otro proyecto, que es la ruta periférica u orbital.

-No conozco los detalles de la relicitación de Santiago-Valparaíso, pero evidentemente entiendo que mejora algunos accesos, pero la orbital de Valparaíso sin duda que hace muchísima falta. No olvidemos que Valparaíso es una ciudad con una topografía muy compleja, muy difícil, y el plan es muy estrecho. Por lo tanto, la orbital es fundamental y entiendo que se está avanzando. c3