

Entrevista al SEREMI de O.O.P.P., Sr. Miguel Angel Carvacho.

Al decidir las acciones de mejoramiento de cualquier vía es básico preguntarse cuáles son los objetivos que se pretende alcanzar, ya sea mejorar la seguridad, la capacidad de flujo, la comunicación entre asentamientos, etc. En el caso del proyecto de mejoramiento de la actual Ruta 150 ¿A qué problemas se pretende dar solución?

A ver, la misión que tiene Obras Públicas es la de dotar de infraestructura adecuada al país. En ese contexto los objetivos están orientados a mantener una conexión entre dos comunas, localidades y conservar un patrimonio, porque esa (la Ruta 150) es una ruta nacional y por lo tanto tiene un patrimonio importante que hay que conservar. Desde ese punto de vista esa ruta necesita constantemente un mejoramiento. Ahora originalmente el mejoramiento de la accesibilidad de Tomé hacia el sur se manifestó porque se empezó a dar una serie de hechos principalmente con los camiones madereros que circulaban por la cuesta caracol y esos motivo a que se formara un comité en la comunidad, a que la comunidad y el Alcalde parlamentarios y en general toda la comunidad tanto política como de la gente misma de Tomé manifestaran su preocupación en el sentido de que no tenían ninguna seguridad de circular hacia Tomé en la cuesta Caracoles por los accidentes. Entonces el objetivo inicialmente una de las tantas causas fue la circulación de camiones pesados en la cuesta Caracoles que impedía un acceso seguro desde el sur hacia la localidad de Tomé. Era un tema urgente.

Sería la seguridad entonces y no tanto el aislamiento el objetivo primordial, porque, por otro lado la comuna de Tomé dice que el tema del aislamiento no se solucionaría con el mejoramiento de la actual ruta. Se solucionaría solamente el tema de la seguridad...

Exactamente ahí estoy de acuerdo. Pero también Tomé tiene otras alternativas de llegada por otros sectores que son mas largas y por supuesto son mas tortuosas desde el punto de vista de que no son caminos pavimentados, no son caminos ripiados incluso, pero tiene salida. Por ejemplo hacia todo el sector norte de Tomé perfectamente hay una vuelta si es que se quiere llegar a Concepción. Es bastante larga pero está.

En este mismo contexto, ¿Cuál es la mejor opción, a juicio del Ministerio que Ud. representa, (y en base al estudio de factibilidad) de intervención del tramo comprendido entre Lirquén y Tomé y en base a qué parámetros (objetivos y costos)?

Mira, es que aquí en esto hay mucha historia detrás. Haciendo un poco de historia, cuando se generó la necesidad de intervenir esta ruta entre Lirquén y Tomé, se pensó la posibilidad de hacer un proyecto de ingeniería derechamente por la costa (el año 1994 o 1993 mas o menos). Cuando tú haces ese planteamiento de hacer un proyecto de ingeniería por tal sector lo primero que se debe hacer el estudio de pre-factibilidad o de pre-inversión y cuando tu hablas de un estudio de este tipo ya no hablas de un proyecto específico sino que hablas por ejemplo de mejorar la conexión entre Lirquén y Tomé, o de mejorar el acceso de Tomé desde el sur. Y resulta que dábamos como razones para esto por que teníamos entre Penco y Lirquén una gran vía que se había hecho y llegábamos a Lirquén a un cuello de botella donde se enangostaba la vía y de ahí empezaba todo tortuoso para llegar a Tomé. Entonces la pre-factibilidad te dice a tí, mire busquemos cuál es la mejor alternativa de acceso a Tomé desde el sur. Vamos a estudiar una ruta por la costa que vaya por el lado del mar, una que ocupe la línea, una que ocupe el interior entre la línea y el cerro, una que ocupe la misma faja de ferrocarriles, una que ocupe la faja de ferrocarriles y tenga un tránsito mixto con ferrocarriles, una que vaya por entre medio del cerro y la existente y otra que es mejorar la existente. Entonces se estudian una serie de alternativas y se le empiezan a meter evaluaciones económicas: evaluación privada, evaluación social, que se reflejan en los TIR y los VAN. Incluso se le planteó al consultor analizar la posibilidad de una posible concesión como ruta costera donde la ruta se podría hacer haciendo un desarrollo inmobiliaria, no a través del cobro de peaje sino a través de un negocio inmobiliario. Todas esas alternativas se estudiaron y finalmente llegaron dos al término de la carrera: una que era construir la vía por ente la línea férrea y el cerro, y mejorar la ruta existente. Ahora desde el punto de vista de la rentabilidad la rentabilidad más alta la dio mejorar la ruta existente y la rentabilidad que sigue, que sigue siendo rentable, que es importante, era hacer al ruta por entre la línea y el cerro. Frente a esas dos situaciones la autoridad debería decidir y aquí se formó una tremenda polémica, porque la verdad es que cuando uno le explica a la gente cómo se generan y cómo se va desarrollando en sus distintas etapas y en sus distintas estrategias. Porque aquí hay que visualizar también estrategias para buscar financiamiento, porque son obras caras. Especialmente cuando tu haces la evaluación económica donde va a salir un VAN y un TIR determinado. El TIR del mejoramiento existente era sobre 30, un TIR bastante alto o sea que daba cualquier posibilidad ahí una invertía a ojos cerrados. En la otra posibilidad era u

Viene de la pág. 23

Seremi O.O. P.P.

TIR bastante alto también del orden del 20 y tanto del cual también desde el punto de vista de la evaluación privada y social te dice que tu tienes que invertir cuando obtienes un TIR de esa magnitud. Con esto te estoy graficando que las dos opciones son válidas. Llegado a este punto había que tomar una decisión y desgraciadamente esto se mal interpretó en la comunidad al ver que aparecen dos opciones compitiendo dicen bueno la autoridad va a tomar la opción mas rentable. Y ellos piensan que la opción mas rentable que se va a tomar es mejorar la ruta existente. Entonces se empieza a generar toda una polémica.

Y la más económica también...

No, porque a nivel de pre-factibilidad a ti lo que dan son cifras muy estimadas, esas cifras pueden ser absolutamente distintas. Porque después viene un estudio de ingeniería donde tu hilas mas fino y obtienes un presupuesto mas acabado. Eso nosotros tratamos de hacérselo entender a la gente de Tomé, pero la gente de Tomé lo interpretó muy mal, alomejor ahí no fuimos capaces de explicar bien el tema yo tuve muchas reuniones con la gente de Tomé y autoridades de la comuna donde trataba de explicarle cómo se generaba un proyecto, cuáles eran las etapas que había que tener y finalmente cuál era la estrategia que nosotros debíamos tener como región para financiar una obra como la que ellos querían. Llegamos a esa etapa en que tu tienes presupuestos estimativos tanto para la solución de abajo como para la solución de arriba y se empiezan a barajar varias cosas. La autoridad puede optar por una solución técnica o por una solución política, y por esos es que en ese tiempo se hablaba de que la autoridad debería tomar una solución o decisión política con respecto a este tema porque había una comunidad bastante importante en Tomé con parlamentarios detrás apoyando todos una opción que era la ruta costera. En esa circunstancia nosotros los SEREMI que somos un organismo fundamentalmente técnicos y políticos optó por apoyar el proyecto desde un punto de vista político. Apoyarlo y llevar este apoyo a la comunidad de Tomé y sus parlamentarios como una gran fuerza que está empujando por un mismo lado, por que la verdad es que estaban las condiciones para ello. Si hubieran sido una minoría alomejor la balanza no se habría cargado para ese lado. Llegado a ese punto se buscaron varias estrategias para ver cómo conseguimos el financiamiento de la opción ruta costera. Ahí nos empezamos a abocar a hacer todo un trabajo regional, a todo esto pasaba el tiempo yo tuve muchas reuniones, yo fui muy criticado por la comunidad de Tomé porque fui muy objetivo en el planteamiento de las cosas. Yo le decía a la comunidad de Tomé de que si bien nosotros podíamos tomar una decisión política con respecto al tema no había que perder de vista de que hay varios factores que van a jugar en el momento en que tu tomes la decisión de financiar esta

obra. Por ejemplo en tres años mas las condiciones o el escenario que va a tener Tomé va a ser absolutamente distinto, distinto en el sentido de que tu vas a tener un acceso norte en funcionamiento que cae en Playa Negra (Penco). La incidencia de esto es que este acceso norte tiene un ramal que va a Rafael y que sale en Agua Amarilla (ver plano). Nosotros teníamos presupuestado dentro de los planes de vialidad hacer un gran camino interceptor entre el camino que bien por la costa de Dichato a Purema y el camino que viene de la Ruta del Conquistador entre esos dos caminos hacer un camino interceptor, bastante fuerte que termine en Rafael y que toda la carga de camiones pesados antes de entrar a Tomé se desvían ahí en Rafael llegan al acceso norte y salen por Penco para allá, entonces hacen un by-pass a Penco y Tomé, toda la carga pesada. Entonces ya tu ves tienes un escenario distinto absolutamente distinto. Ahora esto es absolutamente distinto a la decisión que vamos a tener que tomar con respecto a la ruta costera estos son escenarios propios de una planificación regional de vialidad y que están orientados a dar las facilidades al sector productivo para que se desarrolle. Esto se les explicó a las autoridades de Tomé y la gente después de una larga discusión optaron por quedarse solamente con la opción de la ruta costera, y ellos hablan solamente de la ruta costera.

Bueno pero por lo que estoy entendiendo esa opción no está desechada por el Ministerio de Obras Públicas en ningún caso.

No, mira lo que pasa ahí tú tienes que entender muy bien el concepto. La Dirección de Vialidad dentro de todo su presupuesto prácticamente mas del 60% lo destina a obras de conservación, es decir a obras destinadas a mantener el patrimonio del país por lo tanto esta ruta está en esa categoría por que es una ruta nacional. Entonces vialidad por obligación tiene que mantenerla. En cambio una nueva vía entra en el otro 40%. Entonces ahí a la gente es difícil explicarle eso, por que la gente pensaba que al conservar esta ruta, y cuando hablamos de conservación entra también el concepto de mejoramiento, de adecuación de curvas, etc. Tú estás conservando una ruta existente esos es lo fundamental. En esta conservación ellos lo miraban de un manera muy particular de que si metíamos plata ahí no iban a tener la ruta costera y no es así, no es así.

Pero esas obras de mantenimiento de la actual Ruta costera se van a hacer igual...

Igual se van a hacer, si eso es parte del paquete normal que se tiene que hacer. Bueno esos siguió el trámite normal y empezamos a buscar estrategias que nos permitieran tomar la decisión política que había que tomar sobre la ruta costera. De nuevo nos metemos en el tema de que el ministerio de obras públicas apoyó el tema de la ruta costera. Empezamos a buscar una estrategia pa buscar el financiamiento del estudio de

Continúa en pág. 27

Viene de la pág. 25

Seremi O.O. P.P.

ingeniería que era la otra etapa que venía, y ahí fuimos a Santiago conversamos con los ministros respectivos y nos conseguimos 50 millones de pesos. Lo que sumado a un aporte que va a hacer la Alcaldía de 30 millones de pesos es el financiamiento necesario para llamar ahora este segundo semestre de este año el diseño de ingeniería de detalles. Entonces vamos a saber definitivamente cuánto va a costar esa ruta costera. Mientras tanto lo que estamos haciendo es que la Dirección de Vialidad de la región está haciendo los términos de referencia para poder llamar al contrato. Estamos en la etapa de hacer el convenio respectivo en que el municipio le solicita a Vialidad que sea la unidad ejecutora que se llama, es decir están todas las cosas caminando como debe ser un convenio el mandato está andando los términos de referencia par poder llamar a un consultor a una licitación pública para que el consultor nos haga el diseño de ingeniería y eso y estará listo a mitad del próximo año aproximadamente. Al estar listo el estudio de ingeniería vamos a entrar nuevamente como autoridades regionales a ver cuál es la estrategia mas importante que hay que hacer para conseguir el financiamiento, ahí ya vamos a tener el presupuesto con todos los ítem.

Y después que ya tengamos el estudio de ingeniería de donde vendrían estos fondos para la construcción de la vía? No sería enteramente del Ministerio de Obras Públicas...

Yo creo que ahí van a tener que haber esfuerzos mancomunados. Indudablemente que la región como tal va a tener que optar. Esta va a ser una discusión que se va a dar al interior de la región, va a tener que decidir entre este proyecto vial u otro en cualquier parte de la región y decir si nos interesa desarrollar este polo que es Tomé.

Y eventualmente si toda la región está de acuerdo con apoyar el proyecto, aunque ello implique dedicar un buen porcentaje del presupuesto de Obras Públicas a esta obra únicamente, ¿El proyecto se haría?

Sí. Ahora nosotros igual vamos a mejorar la ruta existente, pero eso es parte de la bolsa de conservación. Y la plata de esta bolsa tu no puedes sacarla y meterla en otra parte. Esa bolsa tiene nombre, apellido, tiene ítem, tienen subtítulo. Es materia de ley. Esa bolsa te la aprueban los parlamentarios en el Congreso con nombre y apellido de cada obra.

¿Esa decisión podría llevarse al Consejo Regional?

Yo creo que también va a tener que llevarse al Consejo Regional, claro. Ahora lo bueno de todo esto es que aquí no hay ningún parlamentario que opine distinto ni siquiera de la oposición. La oposición, la Concertación y todas las autoridades políticas de la región. Eso es un gran avance desde el punto de vista de que no hay discrepancias en ese sentido.

Pasando al tema de Ferrocarriles de que habría que una relación entre la ruta costera y ferrocarriles que habría que trasladar la línea férrea, ¿eso no sería necesario?

Lo que pasa es que cuando se estaban estudiando las distintas alternativas en algún momento se estudió el tema de ferrocarriles.

Alguna de las opciones implicaba sacar el ferrocarril, pero esta ruta costera que está manejando no tocaría al ferrocarril...

No, no toca al ferrocarril. Lo que sí y yo creo que es bueno que se sepa es que lo que nuestro Ministro trató de dar a entender a la comuna de Tome es que hay ciertos sectores de esta ruta una situación muy particular con el ferrocarril, en que alomejor va a haber que transar con ellos, y me refiero al sector donde tu llegas debajo de la cuesta Caracol: cuando se haga el ensanche para hacer al ruta que va al lado de ferrocarriles, vas a ver que la ruta que va por arriba (la actual ruta 150) se te viene para abajo. Entonces ahí alomejor habría que hablar con ferrocarriles, pero en ese punto no mas. Habría que hablar con ferrocarriles para ver si se pueden mover un poca mas allá un poco mas acá. Eso te lo da la ingeniería. Cuando el Ministro dijo que habría que hablar con ferrocarriles se refería esta situación, y si ferrocarriles nos cede la vía, mejor o si no vamos a tener que hacer algún artificio... pero eso es un estudio que os va a dar la ingeniería. Pero eso se mal interpretó diciendo que el Ministro estaba diciendo que si no daban la faja él no hacia el camino... no es eso.

¿Y tampoco sería necesario que los propietarios donaran sus terrenos para la construcción de la ruta costera?

Desde el punto de vista de la evaluación eso no está considerado, las donaciones no son parte de las evaluaciones, entonces eso no afecta a la evaluación. Después cuando tengas que buscar el financiamiento para construir la ruta claro que te afecta. Entonces aquí en un principio la Alcaldía y la comuna de Tomé se había comprometido a hablar con toda esta gente para que cedieran sus terrenos. En la última conversación que yo tuve con ellos, cinco de ocho no están dispuestos a ceder sus terrenos. Lo que pasa es que ellos quieren tranquilidad a ellos no les interesa una ruta costera en esas circunstancias ellos me señalaron de que si el Ministerio estaba interesado en hacer una ruta por el sector entonces habría que pagar la expropiación, y la expropiación no creo que sea muy barata.

¿Pero en todo caso no sería una condición que esa gente diera sus terrenos para la construcción de la ruta?

No, el Ministerio generalmente cuando hace sus proyectos tiene consideradas las expropiaciones.