

Talca, Enero 2019

S.E Presidente de la República

Sebastián Piñera Echenique

Presente

Estimado Sr. Presidente, junto con saludar cordialmente y desearte un exitoso año 2019, quisiéramos como fuerza viva de la ciudad de Talca, exponer y manifestar lo siguiente:

Quienes abajo firmamos, somos representantes de juntas de vecinos, organizaciones sociales, gremios, universidades, empresarios y en general representantes de la comunidad de la ciudad de Talca.

El pasado mes de octubre de 2018 nos informamos que el Ministerio de Obras Públicas, representado por su Ministro Juan Andrés Fontaine, había tomado la decisión de realizar una variante en la ruta 5 Sur (bypass carretero) por nuestra ciudad de Talca, en el marco de la relicitación de la concesión del tramo Talca – Chillán de la Ruta 5 Sur, cuya concesión actual tiene término el 30 de junio de 2020.

Al respecto quisiéramos manifestar a usted nuestra opinión respecto a esta decisión del Ministro porque no ha considerado adecuadamente los procesos de participación ciudadana en Talca y porque atenta contra nuestra calidad de vida.

Comentarle Sr. Presidente que la actual concesión del tramo Talca – Chillán de la ruta 5 se inició el año 1998, involucrando la ejecución, conservación y explotación de una autopista de doble calzada, entre los kilómetros 219 en la región del Maule y 413 en la región del Biobío, de la Ruta 5 Sur, en una longitud de 193,31 kilómetros. Su construcción amplió la capacidad de esta vía y produjo un significativo mejoramiento de sus niveles de servicio, gracias a las obras que incorporó, entre ellas realizar la ampliación a segundas calzadas en 88,34 kilómetros, incluyendo sus puentes. No obstante lo anterior, las obras de la Ruta han significado un fuerte impacto sobre las otras variables del espacio (las no asociadas a los flujos viales motorizados), generando una barrera que dificulta, e incluso impide, las vinculaciones y dinámicas que se desarrollan (o desarrollaban en algunos casos) en sentido oriente – poniente de Talca, fragmentando de manera decisiva al territorio.

Durante el año 2017, el Sistema de Concesiones del Ministerio de Obras Públicas, habiendo ya transcurrido cerca de dos décadas de la actual concesión del Tramo Talca – Chillán de la Ruta 5, inicia el denominado “**Estudio Territorial con Participación Ciudadana Concesión Ruta 5: Tramo Talca – Chillán**”, mediante el cual se planteó rescatar y evaluar las necesidades territoriales y ciudadanas respecto a esta nueva concesión del

Tramo Talca – Chillán. Todo con el propósito de que estas demandas y requerimientos de los territorios y sus comunidades sean consideradas en su mérito en el proceso de relicitación de la referida Concesión.

El Estudio contempló, entre otras, actividades de participación ciudadana, las que tenían por fin dar a conocer los alcances y avances del estudio, además de recoger las observaciones, sugerencias y comentarios de los diferentes actores sociales, profesionales y políticos de la Región. Para efectos de coordinación se trabajó directamente con los equipos municipales de las diferentes comunas involucradas, se efectuaron reuniones, talleres, visitas a terreno, entre otras varias actividades tendientes a contar con una comprensión cabal de territorio, sus dinámicas y los conflictos que debiese subsanar (o al menos tener presente) la nueva licitación, de manera tal que la Ruta 5 pueda armonizarse con su entorno y minimizar los roces que hoy tiene con las zonas donde se emplaza. Es importante recalcar que durante este proceso no se definieron obras a ejecutar, sino que se identificaron los conflictos o problemas a subsanar, siendo por tanto esta información un insumo para el diseño de soluciones y no las soluciones en sí.

Este trabajo desarrollado durante dos años, era para nosotros una real alternativa para poder mejorar las condiciones de la actual ruta 5 y su relación con nuestra ciudad de Talca, ya que extraoficialmente se nos comunicó que no se contemplaba el análisis de alternativas (bypass) ya que estaba decidido que el trazado futuro sería el mismo que el existente y que la idea era subsanar los problemas urbanos que este emplazamiento produce mediante obras de mitigación, tales como la generación de nuevos atravesos oriente – poniente, el soterramiento de la vía, la continuidad de las calles de servicio, entre otras medidas.

En agosto de 2018 finalizó el estudio territorial de levantamiento de demandas, sin embargo no fue remitido a la región, pese a los compromisos adquiridos con los distintos actores involucrados en el proceso. Paralelamente la Dirección de Concesiones del MOP remite a la SECTRA Sur un nuevo estudio contratado a la consultora CITRA Itda. para evaluar tres alternativas de trazado para la Ruta 5 en su paso por la comuna de Talca, un primer eje, igual al actual pero con 3 pistas por sentido y sin considerar mejora alguna para la ciudad (una mejor condición para los flujos de la Ruta 5, pero una peor condición para la ciudad y sus habitantes). Un segundo trazado correspondiente a un bypass a la zona urbana de Talca y una tercera alternativa que proponía un bypass a Talca y a Linares. Frente a esto, y considerando que la alternativa 1 sólo mejoraba la condición de la Ruta 5, empeorando aún más la situación de Talca, la SECTRA Sur se pronunció a favor del bypass Talca. Este nuevo estudio no estuvo a disposición de las autoridades locales de Región del Maule.

En el transcurso del mes de diciembre de 2018, advertimos la existencia de un cuarto informe “Estudio de Demanda y Evaluación Social de la Concesión Ruta 5” donde ya se

cuenta con la selección de una alternativa, un bypass de la zona urbana de Talca, de acuerdo a las siguientes características:

Longitud Bypass: 52,1 Km

1. Punto Inicio: futuro enlace Las Paredes en km 229,2.
2. Punto de Término: enlace de conexión a Ruta L-30-M, en km 277,289.
3. Velocidad de Diseño: 120 Km/h.
4. Pistas: 2 pistas por sentido.
5. Conexiones (enlaces) en los siguientes puntos (kilometraje referido a bypass):
- Enlace Ruta K-45: km 243,8; enlace Ruta a San Clemente: km 257; enlace en Ruta L-30-M: km 277.

Al respecto Sr. Presidente quisiéramos exponer algunas observaciones a este trazado propuesto:

1. No subsana situación de fragmentación de la ciudad de Talca producto de la actual Ruta 5 Sur. Dichas obras quedarían sin mejoras y bajo la tuición de la Dirección Regional de Vialidad, lo cual significa que no se contará con los recursos suficientes para dar una condición de vía urbana al trazado que sería reemplazado por el bypass (similar a lo ya ocurrido en Rancagua, donde el trazado antiguo de la Ruta 5 quedó dividiendo a la ciudad y sin una atención adecuada). La inversión requerida para resolver los problemas que hoy presenta la Ruta 5 para la ciudad implican un universo de inversión regional de más de 30 años, tiempo durante el cual la ciudad seguirá viviendo los conflictos de segmentación espacial que vive.
2. Replica en el oriente (y no resuelve) los conflictos de segregación del territorio. Actuales conflictos que se viven hoy en cruce Varoli y en las calles 2 Norte y 8 Sur con la Ruta 5, se seguirán suscitando (ya que la ruta actual no desaparece), pero a esto se agregarán problemas de conexión en los cruces que se generarán entre el bypass (nuevo trazado vial) y la Ruta K-45 (camino a Pelarco), la Ruta K-55 (camino a Purísima), la Ruta 115CH (camino a San Clemente), la Ruta K-675 (camino Duao – San Diego) y la Ruta L-11 (camino a Colbún).
3. Tal como ha ocurrido con la actual Ruta 5, un nuevo trazado implicará un nuevo “corte longitudinal” del territorio afectando las dinámicas humanas y ecosistémicas (corredores biológicos), componentes muchos de los cuales verán interrumpidos y/o afectados definitivamente sus procesos de desplazamiento, interacción y comunicación.

Se debe tener presente que el principal atributo de la región del Maule es su condición ambiental, de ahí es que se desprenden todas sus virtudes y potenciales, como la agricultura, la generación eléctrica, el turismo, entre otros. Hacemos hincapié según lo señalado por Usted en su última visita a nuestra ciudad, el pasado 12 de diciembre de 2018: **“Esta región es el corazón de la agricultura de nuestro país y está llamada a transformarse en la potencia agroalimentaria”**. Estamos convencidos y apoyamos plenamente sus dichos, sin embargo, creemos que un nuevo trazado perturbaría directamente esta decisión de Estado, pues generaría un nuevo corte en nuestra región, afectando principalmente nuestras tierras agrícolas y cauces de los principales recursos hídricos.

4. Un gran inconveniente que se produce con la discontinuidad del proceso participativo de levantamiento de demandas, y que ha sido poco visualizado aún, dice relación con la pérdida de confianza de los actores participantes en la institucionalidad pública. El no reconocer adecuadamente los procesos, que dicho sea de paso, hoy por hoy, son más importantes que la infraestructura en sí, genera un grave daño en la institucionalidad, menoscabando su reputación y credibilidad para con la ciudadanía. Además se ha demostrado que la participación ciudadana es un insumo fundamental y estratégico para el desarrollo de infraestructura pública, permite acercar las soluciones a los requerimientos de la comunidad, valida la toma de decisiones, ayuda a conformar sociedad, esto sin considerar que existe una ley de participación que obliga a las instituciones a incorporarla en sus procesos y que el mismo Ministerio de Obras Públicas tiene instructivos y manuales sobre la materia.

5. Además, cabe destacar que, durante el año 1976, y frente a la necesidad de ampliar la capacidad vial de la Ruta 5, se desarrolló un estudio de alternativas que analizó tanto la posibilidad de consolidar 2 pistas por sentido para la Ruta 5 así como una nueva opción de trazado al oriente de la ruta original (próximo a la zona precordillerana Andina de la región). Este estudio arrojó como resultado una TIR cercana al 17% para la ampliación a 2 pistas por sentido de la Ruta 5 y de aproximadamente 28% para el nuevo trazado, el cual resultaba mucho más rentable y conveniente de ejecutar, naciendo entonces Arco Oriente regional (recorrido que podría analizarse nuevamente en caso que se defina generar un bypass a Talca, ya que esto permitiría minimizar el impacto sobre el territorio y las personas, así como también reducir la inversión, al utilizarse, al menos en parte, una vialidad ya existente).

Nuestras autoridades han sostenido reuniones tanto con el Ministro de Obras Públicas, como con sus equipos técnicos, solicitando que se nos exponga el proyecto de bypass, para conocer los detalles del eventual trazado y monto de inversiones, y así poder comparar dicha alternativa con la que se trabajó en el proceso de participación ciudadana. Hasta el día de hoy, la comunidad no ha podido conocer ningún detalle del proyecto de

bypass, lo que es sumamente preocupante sobre todo cuando faltan sólo cinco meses para iniciar el proceso de nueva licitación.

Como comunidad hemos escuchado y participado de reuniones, donde concluimos que las medidas de mitigación y obras complementarias propuestas a través de las actividades de participación ciudadana realizadas durante el año 2017 y 2018, junto al Ministerio de Obras Públicas y Municipalidad de Talca, no sólo aportan a mejorar nuestra calidad de vida como talquinos, sino que además es posible resolver el tema de conectividad del país y también lograr un menor impacto medio ambiental en nuestra región. En principio nos parece que los significativos recursos que se tendrían que emplear en la construcción de un bypass, podrían perfectamente destinarse a mejorar el trazado actual de la Ruta, de modo que nos permita de forma simultánea articular estratégicamente una solución integral de conectividad.

Sabemos que con su voluntad y la voluntad de todos los involucrados será posible lograr llegar a un acuerdo, que no nos vuelva a perjudicar como el año 1998; que además tiene implicancias de largo plazo para nuestra ciudad y las nuevas generaciones que quieran vivir y disfrutar como nosotros.

Finalmente, y refiriéndonos a la regionalización, la participación ciudadana y a los procesos de toma de decisión, resulta al menos complejo el hecho de que una materia de tan alto impacto para la región y sus habitantes, como el trazado de la futura Ruta 5 Sur, no sea consultada ni debatida en el territorio con la gente que lo habita.

Acompañamos a esta carta, nuestras firmas, además de una serie de documentos que confirman lo señalado en esta misiva.

Esperamos ser escuchados y tomados en cuenta en las decisiones que afectan directamente nuestro cotidiano convivir.

Por todo lo anterior, Sr. Presidente, **solicitamos pueda recibir una comitiva en audiencia –a la brevedad posible– para poder entregarle información adicional a todo lo expuesto** y junto con el Ministerio de Obras Públicas buscar la mejor solución de conectividad tanto para el país como para nuestra ciudad de Talca.