

Ministerio de Obras Públicas



GOBIERNO DE CHILE



Concesión Vial Melipilla
Carretera de la Fruta
Eje D-58

INVERSIÓN:
UF 1.044.000

FECHA INICIO:
ENERO 2011

PLAZO EJECUCIÓN:
24 MESES

CONCESIONARIA:
GFC
GFC

WWW.MOP.GOV.CL

Fecha Inicio:
ENERO 2011

Concesión Ruta 66 Camino de la Fruta

Fecha Inicio:
17 ABRIL 2010

Inversión: UF 8.635.000
Fecha Inicio: 17 abril 2010
Plazo Ejecución: 48 meses
Plazo de Concesión: 420 meses
Sociedad Concesionaria La Fruta SA



JORGE GORTARI ROMERO, Ing. Civil

RED 1900 | Inicio | Documentos y Actas | Registros | Servicios | Contacto | Estado | 2 24454000

Dirección General de Concesiones
Ministerio de Obras Públicas
Gobierno de Chile

Otros Temas
Concesiones
Papeo y Pistas
Saneamiento y Traves
Túneles
Sistemas de Riego
Proyectos Recientes
Elaboración de Mapas de Concesiones
Valor Concesiones
Consejo de Concesiones
Estudios
Página 1 de 1

Descripción del Proyecto

Segunda Concesión Ruta 66 Camino de La Fruta - ([Estado_proyecto])

Descripción del Proyecto

Con el objetivo de mejorar la conexión de uno de los principales corredores de transporte de productos agrofrutícolas, se contempla el mejoramiento de la Ruta 66, también conocida como Camino de La Fruta. Las obras permitirán mejorar el acceso hacia los dos puertos más importantes puertos del país: Valparaíso y San Antonio, ambos ubicados en la V región.

Esta ruta abarca el tramo comprendido entre su conexión en Ruta 5 (Pelequén), hasta el acceso al Puerto de San Antonio, con una longitud aproximada de 138 km.

El proyecto plantea ampliar a segundas calzadas los primeros kilómetros entre Pelequén y Peumo, y una calzada bidireccional -ya sea emplazada por la ruta actual o en variante- para el resto del trazado.

Asimismo, se proyectan obras tales como intersecciones desniveladas, mejoramiento de estructuras y pavimentos existentes, terceras pistas en tramos de alta pendiente, construcción de cruces a nivel regulados, obras de saneamiento, señalización y seguridad vial, iluminación, pasarelas, paraderos, ciclovías, plazas de peaje troncales, entre otras.

Uno de los principales objetivos del proyecto es mejorar la infraestructura vial, lo que permitirá un mayor desarrollo y competitividad agrofrutícola de la zona. De esta manera, se podrá incentivar la actividad industrial y comercial entre las Regiones V, VI y Metropolitana. Además mejorará la conexión de uno de los principales corredores de transporte de productos hacia el Puerto de San Antonio, disminuyendo los índices de accidentabilidad que se producen en la ruta actualmente.

Localización del Proyecto

Ruta G-66, Camino de La Fruta

Ficha del Proyecto

Tipo de Iniciativa: Pública
Región: Valparaíso, Metropolitana, Libertador Gral. Bernardo O'Higgins
Provincia: San Antonio, Cachapoal
Comuna: San Antonio, Santo Domingo, Las Cabras, Malloa, Peumo, San Vicente
Volumen: 144,2 kms
Presupuesto oficial: UF 15.950.000 / MMUSD 668,5
Valor referencial: La inversión en MM USD, se calcula a la Unidad de Fomento (UF) del 30-06-2018 (CLP 27.158,7) y el Dólar Observado del 29-06-2018 (CLP 647,95)
Llamado a licitación: 12/10/2017
Fecha de recepción de ofertas: 24/10/2018
Fecha recepción de oferta económica: 22/11/2018
Plazo total de la concesión: 35 Años



Descripción del Proyecto

Segunda Concesión Ruta 66 Camino de La Fruta - ([Estado_proyecto])



Descripción del Proyecto

Con el objetivo de mejorar la conexión de uno de los principales corredores de transporte de productos agrofrutícolas, se contempla el mejoramiento de la Ruta 66, también conocida como Camino de La Fruta. Las obras permitirán mejorar el acceso hacia los dos puertos más importantes puertos del país: Valparaíso y San Antonio, ambos ubicados en la V región.

Esta ruta abarca el tramo comprendido entre su conexión en Ruta 5 (Pelequén), hasta el acceso al Puerto de San Antonio, con una longitud aproximada de 138 km.

El proyecto plantea ampliar a segundas

calzadas los primeros kilómetros entre Pelequén y Peumo, y una calzada bidireccional -ya sea emplazada por la ruta actual o en variante- para el resto del trazado.

Asimismo, se proyectan obras tales como intersecciones desniveladas, mejoramiento de estructuras y pavimentos existentes, terceras pistas en tramos de alta pendiente, construcción de cruces a nivel regulados, obras de saneamiento, señalización y seguridad vial, iluminación, pasarelas, paraderos, ciclovías, plazas de peaje troncales, entre otras.

Uno de los principales objetivos del proyecto es mejorar la infraestructura vial, lo que permitirá un mayor desarrollo y competitividad agrofrutícola de la zona. De esta manera, se podrá incentivar la actividad industrial y comercial entre las Regiones V, VI y Metropolitana. Además mejorará la conexión de uno de los principales corredores de transporte de productos hacia el Puerto de San Antonio, disminuyendo los índices de accidentabilidad que se producen en la ruta actualmente.

Ficha del Proyecto

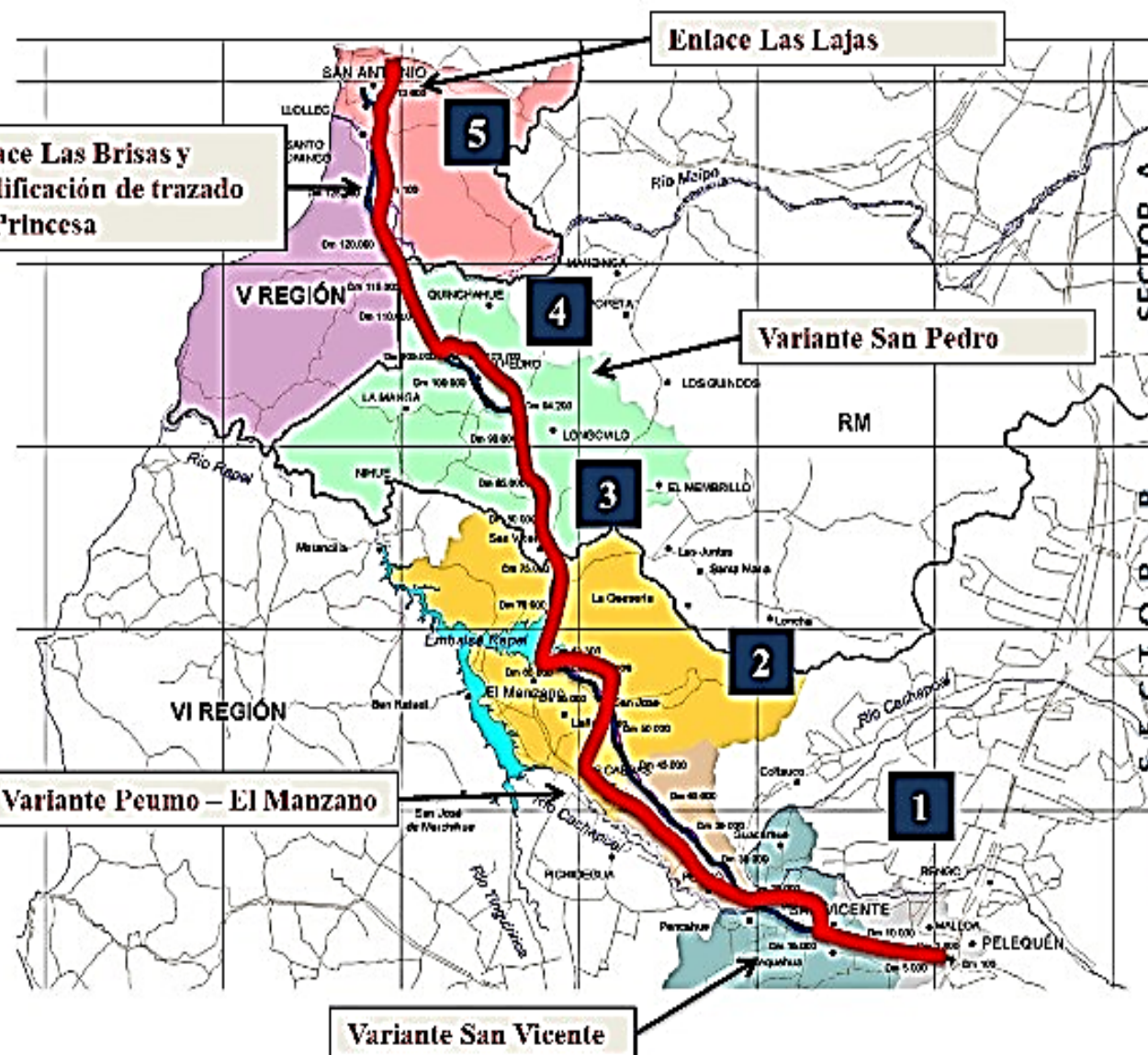
- Tipo de Iniciativa: Pública
- Región: Valparaíso, Metropolitana, Libertador Gral. Bernardo O'Higgins
- Provincia: San Antonio, Cachapoal
- Comuna: San Antonio, Santo Domingo, Las Cabras, Malloa, Peumo, San Vicente
- Volumen: 144,2 kms
- Presupuesto oficial: UF 15.950.000 / MMUSD 668,5
- Valor referencial: La inversión en MM USD, se calcula a la Unidad de Fomento (UF) del 30-06-2018 (CLP 27.158,7) y el Dólar Observado del 29-06-2018 (CLP 647,95)
- Llamado a licitación: 12/10/2017
- Fecha de recepción de ofertas: 24/10/2018
- Fecha recepción de oferta económica: 22/11/2018
- Plazo total de la concesión: 35 Años

San Pedro

JORGE GORTARI ROMERO, Ing. Civil



Descripción del Proyecto



- Subsector 1: Doble calzada entre Pelequén y Peumo**
 (000,000 – 002,046 = 2,05 km.)
 (002,046 – 012,300 = 10,25 km.)
 (012,300 – 024,800 = 12,50 km.)
 = 24,80 km.
- Subsector 2: Variante Peumo – El Manzano.**
 (024,800 – 066,320 = 41,52 km.)
- Subsector 3: Calzada simple y terceras pistas entre El Manzano y Crucero Las Arañas.**
 (066,320 – 093,920 = 27,60 km.)
- Subsector 4: Calzada simple entre Crucero Las Arañas y acceso a Las Brisas. Variante San Pedro.**
 (093,920 – 105,720 = 11,80 km.)
 (105,720 – 125,000 = 19,28 km.)
 = 31,08 km.)
- Subsector 5: Variante San Juan. Llegada a San Antonio en enlace Las Lajas.**
 (125,000 – 144,200 = 19,20 km.)

= 144,200 km.

Estado del Proyecto

(Fuente: MOP a Noviembre de 2017)

Estudios complementarios

Actualmente se están desarrollando los siguientes estudios complementarios:

Estudio de Ingeniería Básica.

Este estudio se encuentra finalizando su Fase 2 denominada "Geotecnia y Mecánica de suelos. En esta fase se debe desarrollar estudios de mecánica de suelos, los que permitirán definir con exactitud los parámetros de diseño de las distintas obras contenidas en los Diseños Conceptuales y que servirán de base para el diseño de las obras.

Estudio Pre-pericial

Este estudio se encuentra en su Fase 3: Informe Final. Con este informe se obtendrá información actualizada relativa a los valores referenciales de las superficies de terreno, bienes, etc. que se están analizando.

Estudio de Mediciones

Este estudio ya está finalizado. El Informe Final contempla la entrega de las mediciones realizadas entre el mes de febrero y junio del presente año, en 8 puntos de la ruta 66. Además de la caracterización del tránsito vehicular, así como encuesta de Origen Destino.

Bases de Licitación

Se publicó el llamado a licitación el 12 de octubre de 2017. A la fecha 15 empresas han comprado las Bases de Licitación y se encuentran estudiando el proyecto.

CIRCULAR ACLARATORIA N° 5 (Resol. DGOP 074 del 09.07.2018)

"Las Ofertas serán recibidas por la Comisión de Apertura en acto público el día 24 de octubre de 2018 a las 12:00 horas, en el Auditorium del Ministerio de Obras Públicas, ubicado en calle Morandé N°71, piso 3, Santiago."

JORGE GORTARI ROMERO, Ing. Civil

Inversión

(Fuente: MOP a Noviembre de 2017)

Descripción	Inversión Privada UF
Obras Civiles	12.175.322
Cambios de Servicio	346.000
Obra Ruta G-60	150.000
Expropiaciones	1.700.000
Estudios Definitivos	100.000
Costos Operación Construcción	97.898
Pago al MOP por concepto de Adm. y Control (Construcción)	160.000
Costos Medidas Mitigación Ambientales	880.000
Seguros (Responsabilidad Civil y por Catástrofe)	283.584
Garantía por Construcción	56.332
Total	15.949.136

8.635 UF (AL 17 DE ABRIL DE 2010)

Respecto al Diseño a Licitar

Tabla N° 19: Velocidad de Proyecto (VP)

Sector	Subsector	Descripción	Vp (km/h)
A	1	Variante Pelequén - Limahue	100
		Sector Limahue - Corcolén	100
		Variante San Vicente - Peumo	100-120
	2	Variante Peumo - Las Cabras - El Manzano	120
B	3	Pte. El Durazno - Cruce Las Arañas	100
	4	Variante San Pedro	120
		Sector Quincanque - Las Brisas de Santo Domingo	100
	5	Variante San Juan	80

Tabla N° 26: Ampliación a Segundas Calzadas

Sector	Subsector	Descripción	Longitud
			(km)
A	1	Ruta 66, Limahue - Corcolén	10,25
B	3	Ruta 66, Pte. El Durazno - Cruce Las Arañas	1,70
	4	Ruta 66, sector Quincanque - Las Brisas de Santo Domingo	1,20
		1,98	

Respecto al Diseño a Licitar

Tabla N° 24: Construcción de Variantes en Calzada Simple

Sector	Subsector	Descripción	Longitud (km)
A	1	Conexión actual Ruta 66 – Enlace San Vicente – Pueblo de Indios	1,55
	2	Variante Peumo – Las Cabras – El Manzano	41,52
		Conexión Enlace Las Cabras – actual Ruta 66	3,00
B	4	Conexión Variante Los Culenes – actual Ruta 66	2,8
	5	Variante San Juan	19,20
		Conexión San Juan – Ruta G-904	1,00

Tabla N° 25: Construcción de Variantes en Doble Calzada

Sector	Subsector	Descripción	Longitud (km)
A	1	Variante Pelequén – Limahue	2,05
		Variante San Vicente - Peumo	12,50
B	4	Variante San Pedro	1,64
			2,28

Respecto al Diseño a Licitar

2.2.2.24 DISEÑO DE CICLOVÍAS

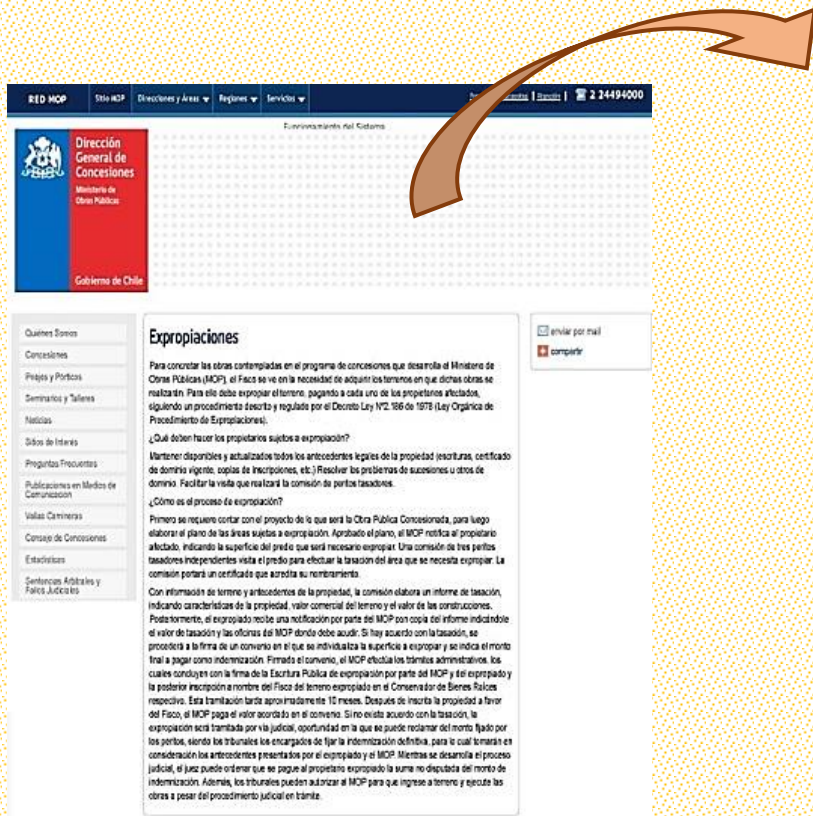
Sin perjuicio de lo establecido en los Antecedentes Referenciales señalados en el artículo 1.4.3 de las presentes Bases de Licitación, la Sociedad Concesionaria deberá diseñar ciclovías de un ancho mínimo de 1,5 m, dejando una franja de servicio y seguridad entre el borde de la berma y el borde de la ciclovías de 2,0 m cuando éstas se emplazan al costado de la vía troncal y de 0,50 m cuando éstas se emplazan al costado de una calle de servicio y/o ramal. Su estructura de pavimento estará compuesta por una base granular CBR > 80% de 15 cm de espesor y una capa asfáltica de 5 cm, confinadas con solerillas en toda su longitud, pintura y señalización y deberá estar segregada físicamente de la vereda en caso que las hubiera.

Tabla N° 36: Ciclovías

Sector	Ubicación Aproximada Dm	Longitud (m)	Costado
A	0,0	1.080,0	Derecho - actual Ruta 66
	710,0	390,0	Derecho - Eje Secund. Enl. Limahue
	710,0	285,0	Izquierdo - Eje Secund. Atrav. Limahue
	1.200,0	740,0	Derecho - Calle de Servicio N° 2
Sector	Ubicación Aproximada Dm	Longitud (m)	Costado
	1.260,0	3.980,0	Izquierdo - Ruta 66
	5.170,0	300,0	Derecho - Ruta 66
	5.430,0	495,0	Derecho - Ramal y Eje Secund. Enl. Malloa
	5.690,0	720,0	Izquierdo - Calle de Servicio N° 6B
	6.390,0	2.660,0	Izquierdo - Ruta 66
	10.620,0	275,0	Derecho - Ramal N° 1 Enl. Requegua
	10.630,0	60,0	Derecho - Ramal N° 2 Enl. Requegua
	10.760,0	750,0	Derecho - Ruta 66
	12.610,0	760,0	Derecho - Ruta 66
B	98.660,0	665,0	Derecho - Ruta 66
	99.820,0	3.100,0	Derecho - Ruta 66
	103.900,0	270,0	Derecho - Ruta 66

En el tramo final del Proyecto, se proyecta la Variante San Juan, de 19,2 km de longitud aproximadamente, la cual genera una conexión directa entre la Ruta 66 y el acceso al Puerto de San Antonio (en conexión con la Ruta 78). El principal objetivo de esta variante, es reasignar el tránsito de vehículos pesados cargados con productos frutícolas de exportación, provenientes de las regiones de O'Higgins y Maule, de manera de evitar su circulación por Santo Domingo, Lolleo y San Antonio. La Variante San Juan, se inicia en el sector de Las Brisas de Santo Domingo (Dm 125.000), luego cruza el río Maipo mediante un puente de gran longitud, atraviesa sectores montañosos y la localidad de San Juan, lo que implica la construcción de estructuras y viaductos de importancia, para empalmar finalmente en el sector de Las Lajas. Al final de la variante, se considera un enlace tipo trébol que permitirá dar solución a todos los movimientos y conexiones con el camino de acceso al puerto y calles de servicio que se proyectan a ambos costados de la vía de acceso al puerto. En el sector de San Juan, se prevé una conexión directa entre la Variante y la Ruta G-904. Adicionalmente, como parte de las obras del Sector B y con el objeto de mejorar su conexión hacia la Ruta 66 en el sector del acceso a San Pedro, en la Ruta G-60 se deberán construir obras específicas que se indican en los artículos 2.3.1.3 y 2.3.1.18.3 de las presentes Bases de Licitación.

Respecto al Diseño a Licitar



Expropiaciones

Para concretar las obras contempladas en el programa de concesiones que desarrolla el Ministerio de Obras Públicas (MOP), el Fisco se ve en la necesidad de adquirir los terrenos en que dichas obras se realizarán. Para ello debe expropiar el terreno, pagando a cada uno de los propietarios afectados, siguiendo un procedimiento descrito y regulado por el Decreto Ley N°2.186 de 1978 (Ley Orgánica de Procedimiento de Expropiaciones).

¿Qué deben hacer los propietarios sujetos a expropiación?

Mantener disponibles y actualizados todos los antecedentes legales de la propiedad (escrituras, certificado de dominio vigente, copias de inscripciones, etc.) Resolver los problemas de sucesiones u otros de dominio. Facilitar la visita que realizará la comisión de peritos tasadores.

¿Cómo es el proceso de expropiación?

Primero se requiere contar con el proyecto de lo que será la Obra Pública Concesionada, para luego elaborar el plano de las áreas sujetas a expropiación. Aprobado el plano, el MOP notifica al propietario afectado, indicando la superficie del predio que será necesario expropiar. Una comisión de tres peritos tasadores independientes visita el predio para efectuar la tasación del área que se necesita expropiar. La comisión portará un certificado que acredita su nombramiento.

Con información de terreno y antecedentes de la propiedad, la comisión elabora un informe de tasación, indicando características de la propiedad, valor comercial del terreno y el valor de las construcciones. Posteriormente, el expropiado recibe una notificación por parte del MOP con copia del informe indicándole el valor de tasación y las oficinas del MOP donde debe acudir. Si hay acuerdo con la tasación, se procederá a la firma de un convenio en el que se individualiza la superficie a expropiar y se indica el monto final a pagar como indemnización. Firmado el convenio, el MOP efectúa los trámites administrativos, los cuales concluyen con la firma de la Escritura Pública de expropiación por parte del MOP y del expropiado y la posterior inscripción a nombre del Fisco del terreno expropiado en el Conservador de Bienes Raíces respectivo. Esta tramitación tarda aproximadamente 10 meses. Después de inscrita la propiedad a favor del Fisco, el MOP paga el valor acordado en el convenio. Si no existe acuerdo con la tasación, la expropiación será tramitada por vía judicial, oportunidad en la que se puede reclamar del monto fijado por los peritos, siendo los tribunales los encargados de fijar la indemnización definitiva, para lo cual tomarán en consideración los antecedentes presentados por el expropiado y el MOP. Mientras se desarrolla el proceso judicial, el juez puede ordenar que se pague al propietario expropiado la suma no disputada del monto de indemnización. Además, los tribunales pueden autorizar al MOP para que ingrese a terreno y ejecute las obras a pesar del procedimiento judicial en trámite.

JORGE GORTARI ROMERO, Ing. Civil

Respecto al Diseño a Licitar

2.4.1 PLAN DE CONSERVACIÓN DE LAS OBRAS Y PROGRAMA ANUAL DE CONSERVACIÓN

De acuerdo a lo señalado en el artículo 1.10.5 de las presentes Bases de Licitación, la Sociedad Concesionaria deberá implementar los Planes de Conservación de las Obras y los Programas Anuales de Conservación, considerando todas las obras de la Concesión que se indican en los Proyectos de Ingeniería de Detalle e incluyendo las vías transversales que se vean afectadas por la construcción de intersecciones a desnivel.

Sin perjuicio de la inspección técnica que la Sociedad Concesionaria establezca para vigilar el estado de las obras de acuerdo con los referidos Planes de Conservación de las Obras y Programas Anuales de Conservación, el Inspector Fiscal comprobará periódicamente dicho estado y podrá requerir a la Sociedad Concesionaria la ejecución de reparaciones, sustituciones de elementos deteriorados, envejecidos o fatigados, y otras acciones adicionales de conservación que permitan mantener las exigencias establecidas en las presentes Bases de Licitación.

2.5.2 PLAN DE PREVENCIÓN DE RIESGOS DURANTE LA ETAPA DE EXPLOTACIÓN DE LA OBRA

No se indica riesgos de objetos en la faja o de defectos y daños a la infraestructura e instalaciones: caída de cargas, neumáticos, objetos varios.

Respecto al Diseño a Licitar

2.7.2.5 INFORMES DE SEGUIMIENTO DE DESARROLLO SUSTENTABLE DURANTE LA ETAPA DE EXPLOTACIÓN

En los 3 (tres) primeros años de la Etapa de Explotación, contados desde la autorización de la primera Puesta en Servicio Provisionaria Parcial de las Obras, dentro de los primeros 15 (quince) días del trimestre siguiente al periodo informado, la Sociedad Concesionaria deberá entregar un Informe de Seguimiento de Desarrollo Sustentable que evalúe el cumplimiento de cada una de las actividades y medidas definidas en el Programa de Gestión Sustentable para la Etapa de Explotación hasta el trimestre anterior. A partir del cuarto año de la Etapa de Explotación hasta el término de la Concesión, este informe deberá ser entregado anualmente, dentro de los primeros 15 (quince) días del mes de octubre del año informado.

La experiencia nos muestra que ...

ACCIDENTES EN RUTAS TRANSVERSALES CONCESIONADAS

Transversales	2016 I	2016 II	2016 III	2016 IV	2017 I	2017 II
Alternativa de Acceso a Iquique	54	59	54	73	61	51
Acceso Nor-Oriente a Santiago	15	24	19	21	12	34
Acceso Norte a Concepción	42	56	66	47	44	52
Autopista Concepción - Cabrero	-	-	2	27	29	49
Autopista Santiago - San Antonio 3°	98	60	64	78	102	82
Camino Internacional, Ruta 60 Ch	72	68	92	63	82	85
Camino Santiago - Colina - Los Andes 2°	110	131	126	133	125	140
Concesión Ruta 160 Tramo Tres Pinos - Acceso Norte a Coronel	11	18	20	79	62	77
Concesión Vial Autopistas de la Región de Antofagasta	43	42	42	37	33	41
Interconexión Vial Santiago-Valparaíso-Viña del Mar 1°	327	204	288	306	212	314
Red Vial Litoral Central	27	25	30	25	28	27
Relicitación Concesión Camino Nogales - Puchuncaví	12	13	16	9	7	12
Ruta Interportuaria Talcahuano-Penco por Isla Rocuant	4	6	9	7	9	6
Túnel El Melón	6	4	2	3	5	7
Variante Melipilla	0	1	0	0	0	0
Total general	821	711	830	908	811	977

Transacciones - Viales

Accidentes - Viales

Aeropuerto

Participación Ciudadana



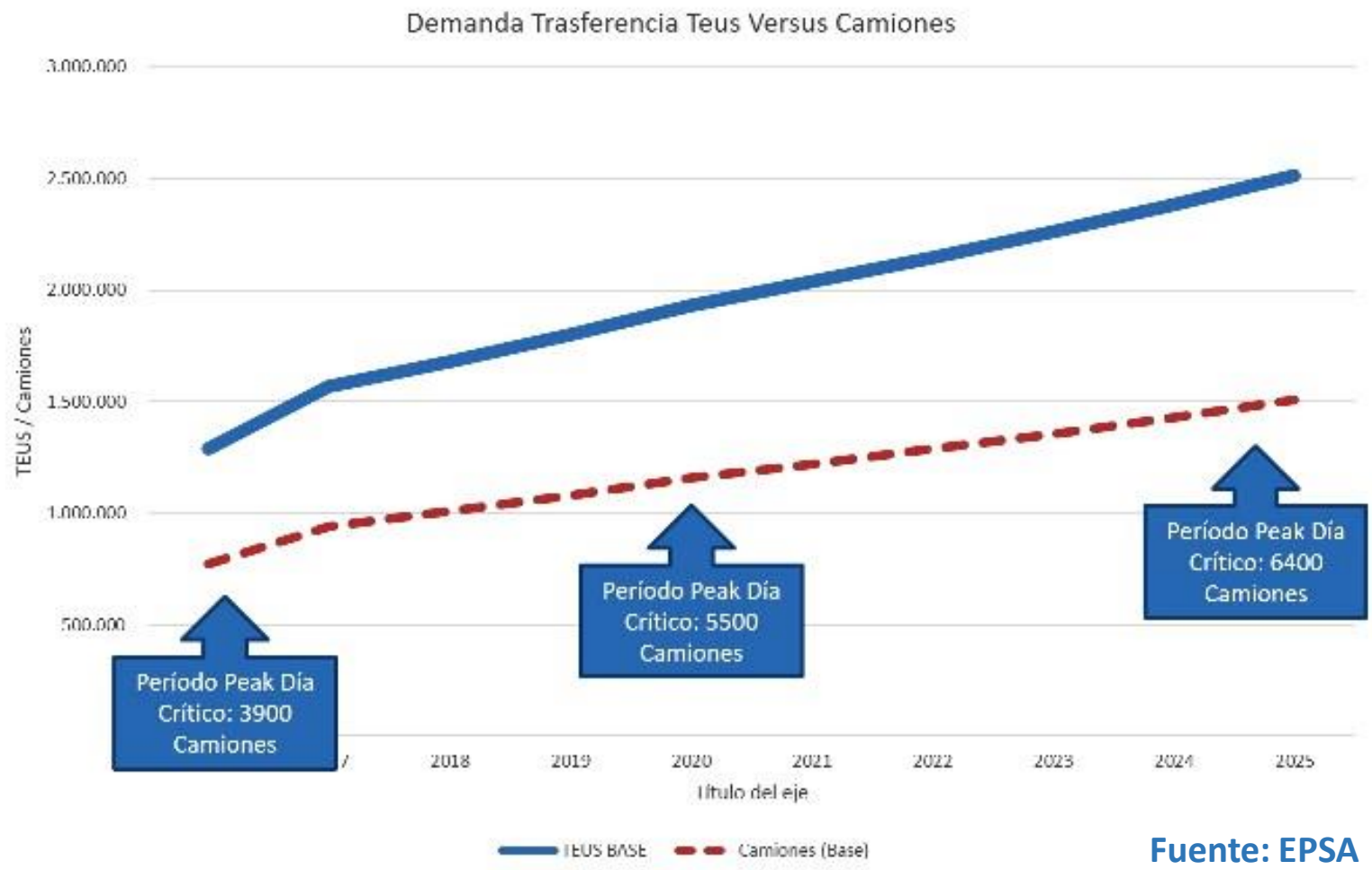
Consejo de la
Sociedad Civil
Ministerio de Obras
Públicas

Gobierno de Chile

JORGE GORTARI ROMERO, Ing. Civil

La experiencia nos muestra que ...

Dimensionamiento: Proyección de Procesamiento de Camiones



La experiencia nos muestra que ...



JORGE GORTARI ROMERO, Ing. Civil

La experiencia nos muestra que ...



JORGE GORTARI ROMERO, Ing. Civil

Lo que sabe la comunidad

Gobernador y alcalde de San Antonio reconocen que el paso de camiones por Llo-Lleo, Lo Gallardo y San Juan es peligroso, y, más aun, que el estacionamiento de camiones en la ruta San Juan es ilegal también, pero... solución no hay

¿Qué opina sobre el tema los camiones por la ciudad? La pregunta es única, y la del presidente de la Corporación de Llo-Lleo, Jorge Álvarez Prado, a también. Y así fue: «Estamos muy conscientes de la principal empresa en San Antonio para el país, por lo tanto que siga creciendo su capacidad de carga y llegar a ser un puerto. Pero todo este crecimiento acarrea problemas ambientales, como por cantidad de camiones en la ciudad polvo en suspensión y contaminación de camiones en zonas congestionadas en las principales ciudades, prostitución en las cercanías molestos, destrozados acederos, grandes tacos y otros. Lo cierto y las autoridades locales es de todos estos problemas y son ellos que solucionarlos lo antes posible que pasa los problemas se agravan, el puerto aumenta su gran escala que para el próximo año de carga será el doble de la actual que también los actuales problema».

Actualidad



Foto: L. ENCARNADO HURTADO/INFORMACIÓN AL SERVIDOR COMUNITARIO

La gran problema es el que por Avenida Chile, una arteria de ciudad de Llo-Lleo, que a pesar de ser controlada como tal, está siendo retenida por donde pasa gran cantidad de alto tonelaje. Debemos reconocerlo es de intenso tráfico local, y de ella se encuentra gran cantidad de establecimientos, colegios, constantes diferentes líneas de colectivos, y viene de los sectores altos de los de Lo Gallardo, San Juan y de Santo Domingo; además dicha ciudad por una gran cantidad de por escuelas, adultos mayores, por personas listadas ya que en las de esta avenida existen colegios, o población de personas invalidas movida para ir a realizar los que transformado de alta peligrosidad, las personas anteriormente deseri

La mayoría de los señores respetan las señalizaciones de tránsito, a la subida de Av. Chile, como que indican que deben detenerse, pero no lo hacen. ¿Qué solución tienen la? «Las autoridades están buscando la solución a futuro que vendrá, construcción de la nueva Ruta de Llo-Lleo para que no pase por Avenida trayecto sea por el sector de sacaría los camiones que cruzan Chile que vienen o van al sur del solución es para cuando esté como carretera, es decir, si todo resulta lo según lo proyectado por el MOP para el año 2021, y nos surge la pregunta ¿Y por nosotros, qué? si, qué pasará durante estos 6 años de

“La mayoría no encuentra el trabajo que estaba buscando y la cuenta mucho, encontrar la forma de adaptarse a otra realidad. Todos no tienen el carácter duro de llegar con un objetivo y estar que cambiarlo haciendo otras cosas. El estrés que sufren es por el tema de las cosas también, porque vienen de espacios muy pequeños y con muchas precariedades”, afirma Mirrie.

Trabajan demasiado, porque están en trabajos de cosecha, en la construcción y muchos oficios en los que se utiliza la fuerza”

Patricio Sanguinetti, Valdivia

Agrupación Huelga Chile se reúne todos los domingos en la sede de su gremio y que están gestionando nuevos operativos de salud para esos ciudadanos.

“Tratamos a todos los profesionales que quieren participar en cosas laborales a que se aseguren y coordinemos nuevas oportunidades para nosotros una mano a nosotros hermanos humanos”, asepa.

13 empresas compiten por la licitación

Dos de las compañías ya han adjudicado proyectos en la comuna de San Antonio.

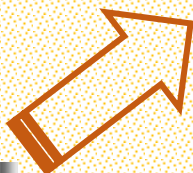


¿Por qué debe construirse el Paso Internacional Las Leñas?

Permitirá conectar en tiempo récord la Provincia de Mendoza con el Puerto de San Antonio, en Chile, lo cual agilizará el transporte de carga de unos 30 millones de toneladas por año entre ambos países.

De acuerdo a diversos protocolos, recomendaciones y estudios desarrollados entre Chile y Argentina, es la mejor alternativa de comunicación terrestre entre el Océano Pacífico y Atlántico, la cual estaría habilitada los 365 días de año. Asimismo, se transformaría en una oportunidad real para el surgimiento de negocios e inversiones agrícolas, forestales y mineras en la Región del Libertador General Bernardo O'Higgins.

Finalmente, el Paso Las Leñas estaría ubicado a tan sólo 85 kilómetros de Santiago de Chile, transformándose en una alternativa idónea para el Paso Los Libertadores, especialmente en invierno.



PASO LAS DAMAS

Ministro Fontaine anuncia “acelerador a fondo” para licitar Ruta de la Fruta y el segundo Puente Lo Gallardo

El titular de la cartera de Obras Públicas dijo que aunque hay un déficit fiscal “en ningún caso eso significa sacrificar los proyectos importantes” como estos dos que se ejecutarán en la provincia de San Antonio.

Rodrigo Ojalde
rojalde@pbc.cl

Previo a estar en el puente Lo Gallardo y en la ceremonia de colocación de la primera piedra del nuevo estadio de San Antonio, el ministro de Obras Públicas, Juan Andrés Fontaine, dio una entrevista a Diario El Líder en la que destacó el interés en generar prontamente más cupos de trabajo para los habitantes de la zona.

Consultado por los efectos negativos que ha significado para San Antonio el cierre de la fábrica de condensados de Nacsk, el secretario de Estado sostuvo que “la instrucción que a nosotros nos ha dado el Presidente Piñera es, precisamente, a propósito de esa situación, poner el acelerador a fondo en los proyectos que puedan crear mejores oportunidades de empleo en San Antonio”. En esa línea, enfatizó que obras como la construcción del nuevo estadio generan trabajo en forma directa e indirecta.

Además, Fontaine declaró que el MOP está con “el acelerador a fondo”



EL INTENDENTE RODRIGO OJALDE Y SU EQUIPO DEL SERVICIO REGIONAL DE OBRAS PÚBLICAS, EL SUBSECTOR HONORARIO FIDUCIARIO EN BOCA Y EL SUBSECTOR DEL PUENTE.

para construir el segundo puente Lo Gallardo, sector que ayer él recorrió junto a autoridades locales.

“Los estudios finales van a durar un año y después vienen todos los permisos; yo creo que en 2020, de todos modos, va a estar en construcción ese puente, que va a aportar una gran solución vial

2020

es el año en que deberían comenzar las obras de construcción del nuevo y segundo puente Lo Gallardo.

porque hoy ese es un lugar tremendamente congestionado”.

RUTA DE LA FRUTA

Y aunque admitió que existe un déficit fiscal porque “hemos heredado un país que está altamente endeudado y con mucho gasto, de manera que va a haber que hacer

alborros de aquellos rubros de gastos en los cuales ha habido derroche, eso, en ningún caso, significa sacrificar los proyectos importantes como el de la Ruta de la Fruta”.

“En los próximos días vamos a dar a conocer los detalles de cómo va a ser la licitación de la Carretera

de la Fruta, este viejo anhelo que se ha postergado y ha fracasado varias veces, esperamos que esta sea la vez, con una fórmula que realmente permita adjudicar y echar a andar ese gran proyecto”.

Sobre ese mismo proyecto de mejoramiento de la Ruta 66, el secretario de Estado señaló que lo ideal sería que las obras comenzaran en San Antonio y que se espera que estas den trabajo a unas 3 mil personas.

Fontaine también recordó que en 2020 deberían comenzar la habilitación de terceras vías en la Ruta 78 entre Santiago y Talagante, además de una serie de otros mejoramientos en el tramo restante a San Antonio.

Para el año 2021, con la relicitación de la Autopista del Sol, el ministro dijo que esta ruta ya debería incluir terceras vías en todo su trayecto y también un mejoramiento del Nuevo Acceso al Puerto de San Antonio.

“Con la ampliación del puerto y del futuro Puerto de Gran Escala, es absolutamente indispensable tener un acceso mucho más amplio”, afirmó. ©

Reflexiones ...

- 1 Que el MOP estudie a la brevedad posibles interconexiones a la ruta desde Argentina, a saber Paso Las Leñas, Paso Las Damas.
- 2 Que se agregue cláusulas para que futuras ampliaciones y mejoras a la ruta se definan por Comité Técnico que incorpore a la Concesionaria, EPSA, autoridades y ONGs comunales. Este Comité debiera autoconvocarse a lo menos una vez al año para analizar el crecimiento del flujo automotor.
- 3 Que se analice la posibilidad de instalar un aparcadero de camiones único en zona de conexión ruta G-66 proyectada, con ruta G-86 de acceso al puerto de San Antonio, con capacidad acorde a demanda Portuaria proyectada.
- 4 Que se considere ejecución de Ciclovías en tramo proyectado entre Enlace Rapel y Enlace Las Brisas.
- 5 Que se considere la instalación de pantallas acústicas en tramos de la ruta cercanos a centros poblados.
- 6 Que se priorice cobro de peajes mediante sistema “non stop”, que requeriría menor infraestructura.
- 7 Que se pueda tener acceso a soluciones de diseño que proponga la concesionaria adjudicada, previo a las autorizaciones de ejecución que realice la Inspección Fiscal.
- 8 Que se conforme en breve plazo y comité u oficina de expropiación, en la que puedan participar Técnicos y representantes de autoridades locales.
- 9 Que se incorporen exigencias de “eficiencia en atención al usuario”, especialmente en plazas de peaje y ante emergencias.
- 10 Que se cumpla compromiso de Ministro Fontaine: “INICIAR EJECUCIÓN DE LAS OBRAS EN TRAMO DE LA PROVINCIA DE SAN ANTONIO.

JORGE GORTARI ROMERO, Ing. Civil