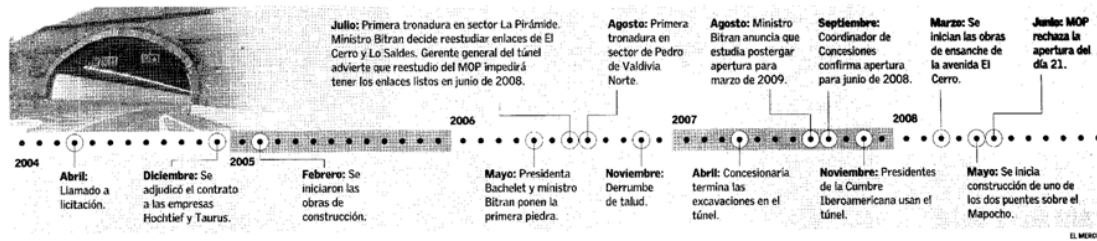


Hitos del túnel San Cristóbal

El MOP tuvo 4 años para construir los enlaces del subterráneo. Ahora deberá indemnizar a la concesionaria por retrasos.



Carlos Uribe, inspector fiscal del Ministerio de Obras Públicas en la concesión del túnel San Cristóbal:

"Es inadmisibles que no tenga los accesos"

El profesional asegura que el reestudio de los enlaces que encargó el entonces ministro Eduardo Bitran durante 2006 y 2007 retrasó dos años las obras de conexión.

UZIEL GÓMEZ

Carlos Uribe fue inspector fiscal del Ministerio de Obras Públicas en la concesión del túnel San Cristóbal desde la adjudicación del proyecto, el 21 de febrero de 2005, hasta enero de 2007. Ya fuera del MOP, habló con "El Mercurio" sobre la polémica ruta que debió haber sido abierta al público ayer sábado.

Uribe afirma que el túnel que unirá Huechuraba y Providencia es su "guagua". El funcionario fue clave para sacar adelante el proyecto, que desde un comienzo tuvo problemas y varios detractores.

—¿Se justifica el rechazo del MOP a abrir el túnel el sábado?

"Es muy grave que el túnel no se ponga en servicio, porque posterga su fuente de ingresos, que es la base de la garantía y seriedad que el Estado de Chile ofrece a los inversionistas. Pero la constructora debió corregir los cuestionamientos al pavi-

mento para tener lista la obra".

—¿Certificas la calidad constructiva del túnel?

"Las observaciones que se han hecho públicas no comprometen en nada la calidad integral del proyecto. Los usuarios pueden estar tranquilos porque su seguridad no está en cuestión. A mi juicio, las observaciones son superficiales y no justificaban la postergación del túnel".

—¿Por qué el MOP licitó el túnel San Cristóbal en abril de 2004 sin enlaces? ¿Fue un error?

"No fue un error, porque el ministerio tenía cuatro años para realizar las ingenierías y las obras de todos los enlaces".

—Entonces, ¿por qué el MOP no fue capaz en cuatro años de construir los enlaces?

"En marzo de 2006, como inspector fiscal, consensué con la concesionaria, el MOP, Sectra y Providencia las soluciones de El Cerro y Lo Salides a nivel



EL "PADRE".— Carlos Uribe trabajó en el MOP entre 2000 y 2007. Desde 2005 fue inspector fiscal del túnel San Cristóbal, su "guagua", como dice.

de anteproyecto. Sólo faltaba instruir la ingeniería de detalle para iniciar las obras. Sin embargo, en julio de 2006, como es de conocimiento público, el ministro Eduardo Bitran decidió reestudiar todas las soluciones viales de la zona oriente, incluidos los accesos del túnel con una comisión presidida por el ar-

quitecto Marcial Echenique".

—¿Ese reestudio fue necesario o es la razón por la cual hoy no están los accesos?

"Desde el punto de vista de la saturación de la zona oriente, fue muy necesario. Pero lo que respecta a los accesos del túnel fue perder dos años valiosos en

Continuación..

que se debieron construir los enlaces. Las conclusiones del reestudio son las mismas que se propusieron en 2006. Por tanto, es inadmisibles que el túnel no tenga hoy listos los accesos".

—¿El MOP es el responsable directo de los atrasos y debe indemnizar a la concesionaria?

"Por supuesto. Estos retrasos fueron innecesarios y la concesionaria tiene el derecho de reclamar compensaciones".

—¿Avala la decisión del ministerio de abrir el túnel sin los accesos terminados?

"No es lo ideal, pero esta etapa debe aprovecharse en una marcha blanca de distribución de flujos. Incluso, creo que debieran ser más agresivos y

probar ambos túneles en días y horarios adecuados".

—¿El túnel sin accesos es un Transantiago a menor escala?

"En algún momento pareciera que autoridades del MOP pensaron eso cuando decidieron reestudiar los enlaces. Por lo tanto, salvo el retraso innecesario de las obras, no ofrecía un problema de la magnitud de Transantiago. El acceso del lado norte del proyecto se resolvió de una manera muy inteligente, protegiendo el Parque Metropolitano y dándoles calidad de vida a los vecinos de Recoleta".

—¿Es el túnel una solución o un problema al colapso vial del sector de El Bosque Norte?

"Evidentemente es parte de la solución, porque abre

alternativas de conexión a una zona saturada. Los problemas de El Bosque norte son superiores al túnel".

—¿Qué les diría a los vecinos de Pedro de Valdivia Norte?

"Se construyó el túnel sin mayor impacto al parque y a los vecinos y hoy muchos de ellos ven la ruta como una oportunidad".