

UF 02.11.24: \$ 37.973,87 | DÓLAR COMPRADOR: \$ 961,3 | DÓLAR VENDEDOR: \$ 960,24 | IPC AGOSTO: +0,3% | IPSA: -1,83%  
 Registró la Bolsa de Comercio en su índice principal, el IPSA, que cerró el miércoles en 6.550,32 puntos. Por su parte, el Índice General de Precios de Acciones (IGPA) presentó una variación de -1,72% y cerró en 32.922,40 puntos.

MIRTHA MELÉNDEZ, EX SEREMI DEL MOP 2014-2018

# “Me da pena ver a mi región que no avanza, que los proyectos están paralizados”

**La ex jefa de la cartera de Obras Públicas criticó la poca visión de futuro de sus sucesores, a quienes acusó de dejar en el olvido proyectos fundamentales para el desarrollo de la región de Coquimbo, como la ruta CH41 y el aeropuerto de Tongoy.**

ROBERTO RIVAS S. La Serena

Quien fuera Secretaria Ministerial Regional durante el segundo mandato de la expresidenta Michele Bachelet, entre 2014 y 2018, Mirtha Meléndez, en franca conversación con El Día, detalló algunos de los proyectos e ideas que a su juicio han debido implementarse en la región y que aportarían al crecimiento económico y social de sus habitantes.

La ex seremi criticó igualmente la falta de visión de Estado de algunas autoridades, quienes no dan continuidad a algunos proyectos, para priorizar o comenzar otros, por lo que al final no se comienzan a construir ninguno de ellos.

**-¿Cuáles serían esos proyectos**

**que usted considera prioritarios y a los que no se les ha tomado el justo peso en los últimos tiempos?**

“A mi entender uno de los más importantes es el que tiene que ver con la Ruta CH41, que va desde La Serena hasta Vicuña, porque además es la única ruta internacional que tenemos en nuestra región, ya que nos comunica con la provincia de San Juan, en Argentina. Esta fue la primera ruta, hace unos 15 años atrás, que se propuso por el sistema de concesión para doble vía. Cuando yo asumí en 2014 con el segundo periodo de la expresidenta Bachelet la prioridad era esa ruta, pero hubo oposición por los peajes y luego la que ocupó ese lugar fue la provincia de Limarí para que se hiciera la doble vía en la ruta D43. En un principio



EL DÍA

fue un poco polémico, pero luego se pudo trabajar y se inició esa ruta vía concesiones con un peaje. No hubo mucho agrado por el sistema de concesiones, pero uno ve después a futuro y es un tremendo paso el que se dio con esa ruta, porque esa vía también se conocía como la ruta de la muerte, habían muchos accidentes y hoy día es mucho más segura y más rápida”

**-¿Pero entonces qué pasó con la ruta CH41?**

“Como hubo tanta oposición, nosotros aunamos esfuerzos el alcalde de Vicuña, fue uno de los primeros

que apoyó la moción de ir donde el Ministro y decirle que había mucha gente que viajaba entre Vicuña y La Serena, y que habían muchos pueblos que también se iban a sentir un poco afectados por esta concesión. Al final logramos entregar un plan aunando los esfuerzos de todas las autoridades de gobierno, municipalidades, parlamentarios, y se aprobó hacerla por el sistema normal con Fondos Sectoriales del MOP, pero por etapas. En ese tiempo se definieron entre cinco o seis etapas, y una de las primeras que quedó lista en el Plan de Infraestructura y Recursos





Hídricos fue el tramo desde La Serena a Las Rojas. Ese tramo en realidad salía bastante alto, pero quedó con un diseño de ingeniería casi terminado y en el presupuesto del 2018 quedaron considerados el inicio de las expropiaciones de ese sector. En buenas cuentas nosotros lo llevamos a plazo. Por concesiones una ruta de este tipo se puede demorar unos tres o cuatro años, mientras hacerlo por etapas era un poco más del doble, pero se terminaba y ese proyecto quedó escrito, los tramos quedaron definidos y eso terminaba con un tercer puente en Vicuña, ya que era una gran necesidad contar con un puente bidireccional y con mayor tecnología. En resumen, dejamos eso en 2018 y el siguiente gobierno no hizo nada, no se definió absolutamente nada. En el fondo se farrearon los cuatro años y si nosotros sumamos estos ocho años ya podría haber estado esa ruta casi terminada, al menos bien avanzada”.

**-¿A qué cree que se deba ese factor de no seguir proyectos?**

“Estamos desgraciadamente regidos por una ‘política de gobierno’ y la infraestructura debiera ser una ‘política de Estado’, porque los proyectos no duran cuatro años, duran un poco más; entonces lo que pasa es que viene un nuevo gobierno y abandona ese pro-

yecto para levantar otro, y así termina afectada la comunidad y aparte de ser afectada es una cantidad de plata que se va, que es considerable, ya que en las etapas de preinversión -que son los estudios- es considerable. Yo soy súper regionalista, nacida, criada y formada acá, y me da pena ver a mi región que no avanza, que los proyectos están paralizados y entonces uno se pregunta por qué salió la ruta 43 y todavía estamos pendientes con la 41”.

**-¿Esa ruta CH41 llegaría hasta Vicuña o iba a llegar hasta Aguas Negras?**

“La doble vía iba a llegar hasta Vicuña, después de Vicuña hasta el límite fronterizo estaba prevista la pavimentación de esa ruta. También estaba el programa para pavimentar los tramos hasta hacer un túnel o la puerta pero falta todavía. La última vez estimamos que faltaría por el orden de unos 80 kilómetros por pavimentar, pero eso se suponía que a la fecha ya tenía que haber estado terminado. Esa ruta no solo reforzaría la parte turística, sino que también la de seguridad, ya que por el crecimiento explosivo de estos pueblos que están para el valle ha aumentado mucho el tráfico, y esa ruta no está en condiciones para el movimiento vehicular que tiene”.

**-¿Qué otro proyecto considera que no se pensó en estado sino que se pensó en gobierno?**

“Otro ejemplo que doy que siempre, es que cuando nosotros planteamos proyectos de este estilo de infraestructura vial, van vinculado al mejoramiento del transporte público. Siempre estas rutas tienen que ir con de la mano con alguna política que se enfoque hacia mejorar el transporte público. Por ejemplo, la introducción de estos buses eléctricos yo creo que va a ser un tremendo beneficio, segundo el gran proyecto que había era un tranvía, un metro-tren eléctrico moderno, a un nivel europeo y que esta región iba a ser pionera en este tipo de transporte, y era también una presentación de interés privado o interés público, pero financiado por un privado. Era una concesión que un privado proponía, y de hecho, toda la parte de preinversión se hizo, es decir el privado invirtió plata para hacer los estudios, salió rentable, pero ahí está el proyecto, también se estancó”.

**-¿Sólo sería en proyectos viales?**

“Otro proyecto que es vinculante a todo lo que es el desarrollo de esta región, es el corredor bioceánico que parte desde Brasil, Uruguay, Paraguay y Argentina, y terminaría en la Cuarta Región, donde muchos

productos de distintos tipos iban a salir por acá por el Pacífico para llegar al Atlántico, y eso ameritaba un aeropuerto internacional. De hecho la región cuenta con 420 hectáreas en Tongoy en el que está ese proyecto a nivel de ‘prefactibilidad’, por así decirlo, para hacer un aeropuerto internacional. El proyecto estaría a un nivel que tenía las características del aeropuerto nacional actual, entonces iba a cumplir varias condiciones: cumpliría una función cuando tuviera problemas el aeropuerto nacional ya que podrían todos los aviones llegar a este aeropuerto. El turismo o la gente de negocios que muchas veces no llega por condiciones de clima -ya que los vuelos se pueden suspender- podrían llegar a Tongoy, que tiene excelente condiciones de clima. Muchos operadores y concesionarios tenían mucho interés en invertir, porque también tenía una proyección de una ciudad aeropuerto, pero ahí también comenzaron las polémicas de por qué en Coquimbo y no en La Serena y cosas así. Hoy día espero que eso se supere porque ya somos una metrópolis, ya somos uno y hay que tener una mentalidad y una proyección más amplia en el sentido de que este proyecto mejora a toda la región. Pero ese es otro proyecto que también se paralizó”.