

Ministra de OO.PP. asegura que la inversión pública se duplicará con la construcción de infraestructura asociada al H2V

» Jessica López Saffie definió que el principal desafío que tiene su cartera en la habilitación del hidrógeno verde es calzar los tiempos de construcción con el desarrollo de los proyectos. Asegura que toda la obra habilitante estará lista en 2027.

MARCOS SEPULVEDA LOTOLA

Lidera un ministerio clave en una región que el 70% de la inversión es pública. En su espalda carga con el peso de construir la infraestructura habilitante para la industria del hidrógeno verde, ejecutar el convenio de programación con el gobierno regional y concretar la construcción del Centro Antártico Internacional.

Se destaca por su capacidad de formar equipo y su amplia red de contactos tanto en el mundo público como en el privado. Jessica López Saffie aterrizó en el Ministerio de Obras Públicas en marzo del año pasado, venía de presidir el Banco Estado. Es la segunda mujer en la historia en liderar esta cartera. Define su primer año de gestión como "un trabajo distinto". Nunca se imaginó el nivel de intensidad que tendría.

Le tocó hacer frente a una crisis sin precedente. El aumento de los precios de los materiales durante la pandemia llevó a varias constructoras a declararse en quiebra y dejar abandonadas varias obras públicas. El fracaso de la licitación del Centro Antártico Internacional, la no adjudicación de las obras del consultorio del barrio 18 de Septiembre o el abandono de la Biblioteca Municipal ubicada en el mismo barrio son algunos de los coletazos que dejó esta crisis en la región. López enfatiza que "cerca del 70% de la obra abandonada ya la hemos recuperado y licitado".

Hidrógeno verde

Nueve son los proyectos de inversión en hidrógeno verde, cuatro están en etapa de tramitación, según el Catastro de Grandes Obras del Ministerio de Economía. Cinco ingresarán en los próximos meses al catastro. Magallanes suscita la atención de las empresas energéticas internacionales, ya que puede llegar a producir un 13% de la producción mundial de hidrógeno verde. Para ser viable esta industria requiere una serie de infraestructuras habilitantes.

- Según la Asociación de Hidrógeno Verde, el principal escollo que presenta esta industria es la infraestructura portuaria ¿El mi-

nisterio pretende construir un puerto de mayor escala en la región?

- "El Ministerio de Obras Públicas no construye puertos".

- Pero, los puede diseñar y licitar para que lo haga un privado. Tienen una Dirección de Obras Portuarias inclusive.

- "Aquí hay dos organismos que son más relevantes para lo que usted me plantea, uno es la Empresa Portuaria Austral y otro es el Ministerio de Transportes quienes tiene a cargo la gestión de los puertos en todo el país".

"Poder desarrollar esta industria tiene varios componentes, nosotros como ministerio tenemos todo lo relacionado con infraestructura vial, nos reunimos con la Asociación de Hidrógeno Verde. No hicieron sus planteamientos sobre la infraestructura vial, portuaria y aeroportuaria que se necesita, esta industria significa un desarrollo bien grande de la ciudad. Hay que considerar que Enap tiene más de un puerto en la zona y ellos también son parte del equipo que está viendo cómo se concreta la industria del hidrógeno verde y ve la infraestructura necesaria, para que esto se haga viable. Yo creo que lo más importante es poder coordinar las iniciativas públicas y privadas para llegar a buen puerto".

- ¿Cuáles fueron las demandas de esta industria en materia vial?

- "Nos pidieron infraestructura vial para llegar a las plantas que están proyectadas por la Ruta 255 (Monte Aymond). Son rutas que deben mejorar su estándar porque se movilizará carga pesada".

- ¿Cuál es el estándar que debe tener una carretera que sea habilitante para la industria del H2V, pensando que un solo proyecto contempla que en un lapso muy corto de tiempo se moverán más de 500 camiones?

- "Nosotros tenemos mucha experiencia, recuerde que una de las principales demandas en la zona norte tiene que ver con la industria de la minería, existe experiencia en el transporte de aerogeneradores y paneles fotovoltaicos en grandes canti-

dades y dimensiones".

- Ministra, una carretera del norte no tiene comparación con las que existen en Magallanes...

- "Son distintas dimensiones y tienen diferencias por el tema climático. El ministerio tiene mucha experiencia en construir en Aysén y Magallanes. Aquí no hay un desafío tecnológico, sino un desafío de calzar el tiempo necesario para construir estas obras viales con el desarrollo de los proyectos".

- Se estima que en 2027 es la fecha clave para que Chile sea un país competitivo en el desarrollo de H2V ¿La infraestructura habilitante estará lista para esa fecha?

- "Absolutamente. Va a estar lista y precisamente ese es el sentido del grupo de acción de magallanes, que estamos integrando, tiene el objetivo de que todos lleguemos en los plazos necesarios".

Convenio de programación

Es definido como el convenio más grande realizado con una entidad ministerial. \$391 mil millones, un 71% aportado por Obras Públicas, y el resto complementado por el gobierno regional. Varias decenas de infraestructuras entre 2023 y 2028 se construirán con estos recursos. El convenio fue aprobado con críticas por parte del Consejo Regional y tuvo varias dificultades en su discusión.

- ¿Cuál es el balance que ustedes realizan de esta política? ¿Cómo esto impacta en la infraestructura regional?

- "Es un convenio muy grande, pero lo importante es relevar que no considera las inversiones adicionales, sumadas estas dos cosas, yo creo que la transformación en término de infraestructura que se va a generar en la región es enorme. Esas son posibilidades y oportunidades de desarrollo".

- ¿Cuánto sería el monto total de ambas inversiones?

- "Fácilmente el monto se duplicará".

- \$600 mil millones.

- "Más de \$800 mil millones. La infraestructura portuaria es cara al igual que la vial". **-LPA**



Ministra de Obras Públicas, Jessica López Saffie, junto al seremi de la cartera ministerial en Magallanes, José Luis Hernández Vera.

» ¿Mardones o Laredo?

"En cualquier caso estos muelles tienen que ampliarse, lo que es bien importante es que tengamos la mirada de desarrollar infraestructura que sirva para todo. No que cada uno ande construyendo sus puertos porque eso no es bueno para Chile, el medioambiente, ni financieramente".

» Centro Antártico Internacional

El Centro Antártico Internacional (Cai) tendrá proporciones faraónicas y se convertirá en un icono arquitectónico de la ciudad. Será la versión chilena de la ciudad de las ciencias y las artes de Valencia o al Museo del Mañana de Río de Janeiro. Arquitectónicamente tendrá un aspecto de iceberg y en su interior albergará un museo interactivo con un bosque antártico con tres zonas climáticas distintas, un acuario con especies antárticas y subantárticas, una sala acondicionada a -15° que reproduce la experiencia antártica, un auditorio para 600 personas, una sala de proyección inmersiva 360°, y laboratorios de investigación.

Iba a ser construido a fines de 2022, pero la licitación fue declarada desierta en mayo del año pasado, las costas de construcción se elevaron en un 30%, entre otros problemas.

Hace una semana esta obra recibió la recomendación satisfactoria del Ministerio de Desarrollo Social.

- ¿Cuáles fueron los cambios que se realizaron a este proyecto?

- "Este es un proyecto bien innovador, pero tenía algunos elementos que eran tan innovadores que agregan un costo demasiado alto como es la incorporación de un bosque y un acuario. Esas cosas se sacaron, pero igual la obra es de una magnitud importante".

- ¿Cuándo se podría llamar a licitación para la construcción del Centro Antártico Internacional?

- "Recuerde que se ha llamado a licitación y no ha habido postulantes".

- ¿Por qué no ha tenido postulantes?

- "Puede ser que haya sido en el momento más álgido, el sector construcción... bueno construir en Magallanes es un desafío, es un proyecto que corresponde a una obra premiada y que hay que regirse por ella. Tiene exigencias que son mayores que una obra cualquiera, es una obra bien significativa, acuérdesse que se realizó un concurso de arquitectura, vamos a respetar esa instancia, es una obra bien desafiante que probablemente en el minuto que se llamó a licitación no se obtuvieron postulante, hoy está más normalizada la situación en general, con el RS y los ajustes estamos en condiciones de llamarlo de nuevo".

- ¿Consideran que ahora el proyecto tendrá oferentes?

- Es lo que queremos porque es una obra magnífica que será un sello para la ciudad. Haremos todo lo posible para presentarla a diversas constructoras y desarrolladores".

- ¿Cuál es su opinión sobre qué distintas figuras políticas regionales consideran al Centro Antártico Internacional como un elefante blanco y que con 100 millones de dólares se podrían hacer más cosas?

- "Eso siempre es cierto, los recursos pueden ser usados de distintas maneras, yo creo que tenemos que considerar que el desarrollo científico no es sólo una iniciativa, es un conjunto de iniciativas como el Centro Subantártico, la rehabilitación de tres bases en la Antártica. Son un conjunto de cosas que tiene que formar este polo de desarrollo científico. Lo otro es cómo se gestiona, no me cabe duda que el Cai será bien administrado por el Inach, la infraestructura será mejor utilizada en la medida que más instituciones pueden usarla".