

Ministra de Obras Públicas en conversación con El Magallanes

Aseguran que el proyecto de ensanchamiento de la ruta 9 hacia el sur no está priorizado

- Jessica López indicó que los principales esfuerzos en materia de conectividad vial se están realizando en el lado norte de la ruta 9, ya que este será una de las zonas en donde se descargarán los aerogeneradores.

Gerardo López



"Son proyectos que deben analizarse con una perspectiva amplia y una visión de largo plazo", dijo en referencia al estudio de pre-factibilidad del túnel por debajo del estrecho de Magallanes.

Marcos Sepúlveda Loyola

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, concretar la construcción del Centro Antártico Internacional y ejecutar más de 2/3 del Plan de Zonas Extremas. "En cada conversación que tenemos con el gobernador, la cartera de proyectos se agranda", reconoce Jessica López, quien fue una de las ministras presentes en el último Foro Internacional de Inversiones organizado por el Banco Interamericano de Desarrollo en conjunto con el gobierno regional y el ministerio de Hacienda.

El punto de encuentro con la titular de Obras Públicas fue a primera hora del pasado lunes, oportunidad en que recorrió las instalaciones de La Prensa Austral y El Magallanes. En la entrevista, habló a grandes rasgos del desafío que supondrá para su ministerio ejecutar el Plan de Zonas Extremas, las obras en la senda de penetración Vicuña Yendegaia y los cambios a nivel de infraestructura que supondrá la llegada del hidrógeno verde.

3,8 billones de pesos es el presupuesto que ejecutará este año el Mop. "Nos va a llevar entonces a una ejecución récord en la historia del ministerio", destacó la secretaria de Estado. A lo largo del país, esto se traducirá en 506 iniciativas. A nivel local, se invertirán este

año, sólo en recursos sectoriales, 181 mil millones de pesos en 23 proyectos.

"Existirá toda una obra que también ejecutamos por mandato de otros servicios como comisarías, hospitales, etc.", señala la autoridad, quien pone como ejemplo a nivel local la habilitación de la Biblioteca y Archivo Regional; el edificio consistorial o el Centro Antártico Internacional. "La cartera mandatada es bien grande", añade.

Plan de Zonas Extremas

Bajo siete llaves se guarda el documento que contiene las inversiones que la administración Flies realizará bajo la figura de Zonas Extremas. El plan podría costar \$3 billones y se ejecutarían 103 iniciativas, de las cuales se conocen un poco más de 20. Entre ellas, se encuentra el estudio de factibilidad para la construcción de un túnel que conecte el sector de Punta Delgada con Tierra del Fuego; la edificación de cuatro establecimientos educacionales; servicios básicos para las comunas rurales, varias sendas de penetración; un programa para reducir las listas de espera; nuevos Centros de Salud Familiar; el techado del Estadio Fiscal de Punta Arenas, entre otras ideas.

- ¿Cuántos recursos de este plan podrían ser ejecutados por el Mop?

- "Es un plan gigantesco, 3,2 billones de pesos, y nosotros vamos a ejecutar 2,7 billones por lo menos, unos en forma directa

y otros mandatado. Entonces, hay una perspectiva de proyectos de infraestructura pública gigante para Magallanes".

- ¿Cudles serían algunas de las obras que se podrían financiar con esta política?

- "Tenemos una tremenda cartera de proyectos viales, aeropuertos, obras portuarias, obras hidráulicas de Agua Potable Rural".

- ¿Cómo van a transformar la ciudad estos 3 billones de pesos?

- "Por ejemplo, la Ruta 9 y su continuación hacia el norte, primero en su etapa hasta Gobernador Philippi y de ahí hasta Monte Aymond. Esta es la ruta que permitiría habilitar la infraestructura de la nueva industria del hidrógeno verde. Después está todo el tema de la Circunvalación, en donde como ministerio tenemos a cargo los nudos de conexión con la Ruta 9, entre otras inversiones".

- Una de las iniciativas planteadas es la realización de un estudio de pre-factibilidad para construir un túnel por debajo del estrecho de Magallanes. ¿Qué tan viable es?

- "La información que me entregó el gobernador es que hay factibilidad técnica. Lo importante es saber cuánto vale, la ingeniería puede resolver casi todo, pero también a distintos precios (...) Es un proyecto que se está avanzando, tenemos la opinión de expertos de Noruega de que la factibilidad técnica existiría, sería bueno saber cuánto costaría y, una vez que

tengamos eso, poder definir”.

- ¿Sería una de las inversiones públicas más grandes? ¿Es rentable socialmente dada la cantidad de gente que pasa?

- “Para estas inversiones, efectivamente, uno mide lo que hay hoy, pero probablemente lo más difícil de prever es lo que ocurrirá en el futuro. Estamos hablando de una nueva senda de penetración; en la zona se instalarán proyectos de hidrógeno verde. Por lo tanto, es un proyecto con muchas posibilidades de desarrollo para la región. En ese sentido, lo que debemos hacer es considerar los escenarios de actividad que se generarán con una solución como ésta y, quizás, estar dispuestos a que la inversión se financie o se recupere en 50 años.

“Estos son proyectos que deben analizarse con una perspectiva amplia y una visión de largo plazo. Actualmente, hay una situación que resolver: hoy existe un alto flujo de tránsito y, si consideramos que la industria del hidrógeno verde se desarrollará en la zona, la demanda aumentará aún más. Esto nos lleva a la discusión sobre si las infraestructuras deben construirse antes de que la demanda exista o después. Personalmente, creo que las infraestructuras deben promover la demanda”.

Una de las iniciativas que formaría parte de la cartera de proyecto de Zonas Extremas es terminar la senda de Penetración hacia el Cabo Froward. En donde este año levantarán la Declaración de Impacto Ambiental para poder licitar la primera etapa a finales del 2026. Completar la senda de penetración que rodee la península de Brunswick es otra idea que se financiará con estos recursos.

- ¿En cuántos años podría estar?

- “Lo primero que hay que decir es que el Plan de Zonas Extremas tiene que ser aprobado por el gobierno regional. Esperamos que eso ocurra este primer semestre y ser firmado finalmente con distintos organismos. Nosotros somos uno de esos (...) En 5 años más deberíamos iniciar las obras de la senda de penetración del sector”.



La responsable de Obras Públicas recorrió las instalaciones de La Prensa Austral y El Magallanes.

CHILE X CHILE

A pesar que las regiones de Aysén y Magallanes son vecinas, entre ellas existe un océano de distancia. Para recorrer los 533 kilómetros en línea recta que separan la capital regional de Villa O'Higgins, el punto más al sur de la Carretera Austral, se debe emprender un viaje de más de 20 horas por el lado argentino, cruzar barcazas, etc. Si se quiere hacer por el lado chileno, la única opción es tomar un ferry en Puerto Natales hasta caleta Yungay, el cual se tarda un par de días.

Uno de los sueños del Mop es crear un camino que comience en Puerto Natales y conecte con la Carretera Austral. Presenta diversas complejidades técnicas como cruzar por el Campo de Hielo Sur, y pasar entre fiordos e islas. Sería una ruta bimodal, la cual combinaría trayectos en carretera y otros en barcaza. Se estima que a lo menos existirán siete cruces.

- ¿Qué tan factible es esta obra? ¿Se habla que podría demorar 100 años?

- “Creo que podría tardar 60 años. Pasan dos cosas en esta obra: una es la complejidad física de hacerlo, de ejecutarlo; y dos, como esa cantidad de plata, no me puedo imaginar ni cuánto es, va a entrar en un presupuesto que es acotado y que hay que ir haciéndose cargo de las necesidades de todo el país [...] Por ejemplo, ahora estamos esperando las propuestas para hacer la doble vía entre el puente de Chacao y Chonchi, en la isla de Chiloe; estamos llegando con un buen estándar hasta el sector de Yungay”.

La titular de Mop destaca que el gobierno dejará varias obras iniciadas que transformarán la ciudad como la ampliación del Aeropuerto Presidente Carlos Ibáñez, el cual, según López, “se adelanta porque en la perspectiva del desarrollo de la industria de hidrógeno verde uno debería esperar un mucho mayor requerimiento de aeropuertos”. También menciona los remodelados Aeródromos de Puerto Williams y Porvenir; los puntos de posada de heli-

cópteros, la senda de penetración Vicuña Yendegaia, entre otras obras.

Ruta 9

El pasado 7 de abril de 2024 el alcalde de Punta Arenas, Claudio Radonich, se reunió con la Ministra de Obras Públicas para solicitar la doble vía de la Ruta 9 hacia el sur. La propuesta presentada por el edil indicaba que iba a ser desde el Parque María Behety hasta Lefiadura.

- ¿Cuándo se podría concretar esta doble vía hacia el lado sur de la ciudad?

- “Es algo que no está priorizado, sino que está priorizado para el norte porque tenemos que habilitar la infraestructura que permita el desarrollo de la industria del hidrógeno verde y eso significa rutas, infraestructura portuaria, el puerto Mardones que va a sufrir cambios bien importantes que requerirán mover la rampa de conectividad; también hay que pensar en todo el tema vial que nos permita transportar las aspas...”.

Aquí interviene el seremi de Obras Públicas, José Luis Hernández, quien explica respecto de la ruta 9 sur: “Nosotros queremos levantar un diseño para un estudio de prefactibilidad para fines de año”.

“Si uno dice qué priorizar, yo creo que es súper claro que va para la Ruta 9 hacia el norte”, concluye la ministra.

Senda de penetración Vicuña - Yendegaia

- ¿Existe la posibilidad de acelerar la construcción de esta senda de penetración?

- “Para los estándares nacionales se avanza poco cada año, nosotros estamos avanzando entre 1 y 1,2 kilómetros anuales y eso tiene que ver con varias cosas, primero con el tema del clima; segundo, que

PLAN LOGÍSTICO DE H2V

“Aquí se juntan varias cosas”, comienza explicando Jessica López al ser consultada sobre el Plan Logístico para el Hidrógeno Verde. Define que será un trabajo coordinado con el Gore y el ministerio de Vivienda.

“Hay incluso conversaciones con la sanitaria en términos del abastecimiento y tratamiento de sus aguas”, añade. Uno de los principales puntos será el reordenamiento del borde costero en el sector de Bahía Catalina y el desvío del tráfico por la nueva circunvalación.

“En todo esto daremos nuestra opinión, pero básicamente somos un ejecutor de como habilitar proyectos de esa naturaleza”, enfatiza.

cuando se puede trabajar hay un conjunto bien importante de restricciones y de cuidados que están establecidos. Tenemos resolución de calificación ambiental, claro, que tiene un conjunto de restricciones como, por ejemplo, el periodo de anidamiento no se pueden hacer tronaduras (...) Estamos buscando entre vialidad y el Cuerpo Militar del Trabajo, que ejecuta las obras, algún mecanismo que nos permita avanzar más rápido”.

- ¿En algún minuto se habló de licitar a un privado?

- “Siempre esas posibilidades existen habiendo efectividad técnica y habiendo plata. Los recursos son limitados, las necesidades son múltiples (...) Es una posibilidad que se está evaluando ver, de incorporar a privados para acelerar no sé cuán factible ni cuánto sentido tiene”.

- ¿Existe una falta de oferentes para construir en Williams?

- “En Williams estamos haciendo el nuevo terminal de pasajeros, la segunda etapa del muelle, estamos trabajando en Puerto Toro. Entonces, hay empresas en la zona. Este es un trabajo más complejo, mucho más caro porque debes tener empresas que estén dispuestas a trabajar cuatro meses en situaciones acotadas y restringidas por todas estas exigencias”.