

Ministra de Obras Públicas por Ruta 7:

“Estamos dejando al nuevo gobierno obras en desarrollo, y por iniciarse de aquí a tres meses, por 80 kilómetros más”

Jessica López abordó los principales proyectos en desarrollo a nivel regional y aseguró que el nuevo Plan Nacional de Zonas Extremas (PNZE) “tiene un foco en obras de la Ruta 7 muy importante, cerca de 400 mil millones en contratos que hay que ejecutar de aquí hacia adelante”.

También adelantó que los arreglos del Puente Presidente Ibáñez costarán cerca de 10.000 millones de pesos.

Por Francisco Mardones Pino

En la delegación presidencial que estuvo de gira en la región de Aysén, la ministra de Obras Públicas, Jessica López, fue una de las autoridades claves, pues varias de las inauguraciones que se realizaron fueron trabajos pendientes de su cartera.

Y es que varios de los desafíos de desarrollo regional tienen que ver directamente con la infraestructura, una necesidad constante en el tiempo que a nivel local se sigue sintiendo con la misma urgencia de hace décadas atrás.

Sobre estas urgencias y proyectos pendientes o en curso, conversamos con la ministra López, quien abordó desde la comprometida pavimentación de la Ruta 7 Sur hasta las urgencias de conectividad en Puerto Aysén.

¿La firma del nuevo Plan Nacional de Zonas Extremas (PNZE) vendrá, de alguna manera, a concretar todos los proyectos y obras pendientes de su cartera acá en la región?

En el PNZE a 10 años, casi el 50 de los recursos que están ahí considerados corresponden a obras del Ministerio de Obras Públicas, principalmente pavimentación, puentes, pero también obras de mejoramiento de aeródromos, de bordes costeros. Así es que yo creo que eso da cuenta, primero, de las necesidades que todavía existen en la región de mayor infraestructura pública y también del compromiso del Ministerio de Obras Públicas de estar aquí en estas regiones donde todavía hay tanto trabajo por hacer.

Se lo pregunto, porque el Presidente Boric comprometió al inicio de su mandato la pavimentación de 140 kilómetros de la Ruta 7 Sur y hasta ahora no se ve mucho...

Yo quiero enfocarlo de la siguiente manera. Efectivamente, el año 2023 el presidente hizo un compromiso de pavimentación de 140 kilómetros la Ruta 7. Desde el año 2010 hasta la fecha, la Ruta 7 se ha pavimentado a razón de 10 kilómetros promedio por año. Por lo tanto, cuando en 2023 el presidente anuncia 140 kilómetros para tres años, se imaginará el



tamaño del desafío. Y lo tomamos teniendo claro que no íbamos a entregar 140 kilómetros de pavimento nuevo, porque imaginése, en tres años es como tres o cuatro veces lo que se hace anualmente acá.

Efectivamente, entonces, vamos a terminar nuestra administración con algo más de 40 kilómetros de la ruta 7 pavimentada, que son el promedio que venía 10 kilómetros por año. Pero lo que estamos dejando es lo que hace la diferencia. Nosotros estamos hoy día ejecutando contratos por 50 kilómetros de pavimento y estamos en la Contraloría con un contrato y entrando a Contraloría con otro. Esos dos contratos suman 30 kilómetros más, o sea, estamos dejando a la nueva administración, al nuevo gobierno, obras en desarrollo y por iniciarse de aquí a tres meses, por 80 kilómetros más, vale decir, le estamos dejando listo la ejecución de 20 kilómetros anuales de pavimento de la Ruta 7, el doble de lo que traímos.

¿Y el PNZE sería algo así como poner una base sobre la cual concretar estas promesas?

Yo creo que el desafío que nos puso el presidente Boric se ve reflejado en esto, en que la ruta 7 tiene que duplicar su capacidad de avanzar en su pavimentación hasta terminarla. Son 1.070 kilómetros desde Puerto Montt hasta Puerto Yungay, que tienen naturalmente que tener un horizonte super claro de término de sus obras y haber pasado de ejecutar 10 kilómetros por año de pavimento en la Ruta 7 hasta nuestra administración y ahora dejar todo listo para que el nuevo gobierno parte con 20 kilómetros de pavimentación al año, a mí me parece que recogimos super bien el guante que nos tiró el Presidente Boric en 2023.

Ahora pedir que esos 20 kilómetros se mantengan hacia adelante y ojalá suban, porque es una ruta troncal esencial para el desarrollo de esta región. Así es que contenta por eso, de poder hacer el resumen de lo que fue este desafío y cerrar el período. Y no le estoy considerando aquí ese asfalto que pusimos, que no es

propriamente el estándar de la Ruta 7, que es el estándar de hormigón de otro nivel, pero igual lo que pudimos probar ahí en Puerto Bertrand hacia el sur, es un asfalto super razonable, así que hay mucho espacio para mejorar en esto. Y lo otro, es que desde la Ruta 7, el PNZE tiene un foco en obras de la Ruta 7 muy importante, cerca de 400 mil millones en contratos que hay que ejecutar de aquí hacia adelante y que van a permitir al final terminar con la pavimentación de esta ruta tan importante y tan bella además, porque una ruta turística. Estamos hablando de nuevos proyectos.

En Puerto Aysén se cortó el tensor del puente Presidente Ibáñez. Es un tema que están empezando a reparar. ¿Han proyectado más o menos cuánto tiempo tomaría todo el proceso de reparación, pensando que se va a afectar la vida diaria de la comunidad de la ciudad?

Sí, se va a afectar la vida diaria de la ciudad, pero yo creo que mirando la parte buena, ahí hay un puente alternativo. Y lo digo porque hay otras partes donde nos ocurre esto y tenemos complicaciones grandes porque no tenemos una alternativa. Acá tenemos una alternativa, lo que nos da un pequeño respiro. Respecto de esto, nosotros lo que hicimos para poder abordarlo con mayor rapidez, el proceso de licitación sobre todo, es hacer un decreto de emergencia, lo firmamos el pasado mes de enero, y por lo tanto vamos a poder llamar a licitación pronto de estas obras de conservación por emergencia, que estimamos van a ascender además unos 10.000 millones de pesos. Estamos hablando de instalar adicionalmente a los cables que existen hoy día, cables nuevos en los extremos del puente, con sus anclajes naturalmente, que van a permitir que este puente tenga la usabilidad futura necesaria. Mientras tanto, por cierto, el puente va a estar restringido.

¿Mientras se haga el trabajo, entonces, se va a poder seguir circulando por el puente o eso se va a ir viendo día a día?

Con restricciones. Una pista y vehículos con

carga, solo hasta 5 toneladas. Se está instalando ahí un pórtico para restringir la altura, para evitar la entrada de buses, camiones, y tendremos que perseverar en eso y pedir que se respeten esas normas para poder. Para poder mantener el puente y poder hacer las obras de fortalecimiento de su estructura. Ahí el llamado es bien importante para poder respetar eso. Hemos tenido situaciones donde de repente algunos no respetan los máximos de peso y es una complicación porque el puente requiere ser cuidado en esta etapa hasta que tengamos los trabajos terminados, que debieran demorar un año en su totalidad.

¿Y en qué va lo del segundo puente para la ciudad? Porque se supone que ya se han invertido 238 millones de pesos en un análisis de prefactibilidad y un anteproyecto. ¿Es posible hablar de tener un nuevo puente en Puerto Aysén de aquí a 10 años?

Este puente está dentro del PNZE, así es que es un puente que va a ser realidad en el futuro. Pero lo que le debo precisar es que es un puente que está en la zona urbana y que por lo tanto, no es el ministerio el que está a cargo de ejecutar ese contrato. Sin perjuicio de eso, usted sabe, nosotros, bueno, tenemos miles de puentes a lo largo de Chile, por lo tanto tenemos un área especializada en puentes y ahí hemos trabajado con el Ministerio de Vivienda, porque sí estamos en condiciones, y así lo hemos estado haciendo, de apoyar los estudios de prefactibilidad y eventualmente ser la unidad técnica para la construcción del puente futuro. Pero el titular de ese proyecto no es el Ministerio de Obras Públicas.

Vamos a otra necesidad: la nueva barcaza para el lago General Carrera. Usted misma anunció que a fines del año pasado se iba a comenzar a utilizar la nueva barcaza...

Pero hay que construir la barcaza.

A eso voy. En octubre del 2024 se anunció la licitación y no se supo más de ese tema...

Ha avanzado ese tema, se hizo, se cambió la licitación, que la primera no pudo, se declaró desierta, así que se hizo una cotización directa con empresas constructoras, astilleros y se asignó a una empresa en Puerto Montt, donde se hizo ya un trato directo. Estamos hablando de un contrato de 24.000 millones de pesos. En el pasado mes de octubre ya se firmó el contrato, está en la Contraloría para ser tomado razón y estamos a la espera de eso para poder ya directamente entrar al trabajo de la construcción de la nave.

Por el lado del aeropuerto Balmaceda, usted vino en noviembre y las obras llevaban un 60% de avance. ¿Cómo va ahora? ¿Va a entrar en funcionamiento durante el primer semestre del 2027, cómo se preveía?

Así está considerado el término. En el primer trimestre del año 2027. Ya estamos cerca del 70% de avance. Es una obra tremenda. Pasamos de 2.400 metros a más de 12.000, cinco puentes de embarque, en fin, nuevas tecnologías, un edificio nuevo, precioso. Realmente es una obra muy significativa que está en pleno desarrollo. Estamos hablando una obra de más de 60 mil millones de pesos y que sigue su trámite y que esperamos que cumpla, por cierto, con los plazos que están ahí considerados, que es a inicios del año 2027.



¿Y dotar a este aeropuerto con el sistema ILS, que era algo también que asegura la conectividad? En el fondo, el gran problema de Aysén sigue siendo la conectividad, y muchas veces esto se interrumpe cuando hay baja visibilidad. También había un tema ahí con la licitación, que lo último que supimos también es que se iban a licitar nuevamente los trabajos para llegar a implementar el ILS en el aeropuerto.

Sí, lo que pasa es que hay distintos tipos de ILS, de distinto nivel de complejidad, pero un ILS que reduzca significativamente la visibilidad para poder hacer los aterrizajes, es una obra mayor. No es solo instalar un equipo, es una obra donde hay que perforar la pista para hacer una infraestructura especial de instalación de luminaria, y que estamos ahí en conversaciones con la Dirección General de Aeronáutica Civil para instalar ILS, no solo en este aeropuerto, son inversiones bien importantes, debo decirle, sino también en La Serena. Es decir, hay varios aeropuertos en Chile que están siendo afectados por la situación climática, de manera de que de repente hay que suspender los vuelos, o hay que devolver los vuelos o desviarlos a otros aeropuertos, que es terrible, sabemos eso, pero son inversiones que están conversándose con la Dirección General de Aeronáutica Civil para ver cómo se abordan. Es una inversión grande en varios aeropuertos a lo largo de Chile.

¿Esto significa contratar empresas que vengan de fuera del país o se puede hacer con empresas o personal especializado aquí en Chile?

Probablemente es una mezcla, porque hay trabajo que podrían hacer empresas contratistas nacionales, y hay otro que tiene que ver con la parte más sofisticada de la infraestructura y su tecnología, que probablemente tiene que venir por probablemente de los fabricantes para calibrar, en fin, y probar su desempeño. Debe ser una mezcla de ambas cosas.

¿Por qué cuesta tanto en nuestra región, más allá del tema quizás burocrático, el famoso RS y otros aspectos, por qué cuesta tanto concretar los proyectos en nuestra región? Las adjudicaciones son lentas, las licitaciones quedan desiertas, cuando las empresas hacen ofertas no cumplen con

las especificaciones técnicas... ¿Por qué cuesta tanto acá en la región?

Bueno, yo diría que varios factores. Primero, no cualquier empresa puede venir a Aysén a hacer trabajos. Yo creo que es bueno que tengan experiencia, que hayan ejecutado trabajo acá, y de repente hay que desarrollar los proyectos en condiciones más difíciles, más aislada, con el clima, y eso hace que no todas las empresas tengan la capacidad o la disponibilidad; por lo tanto, la oferta de repente de empresas disponible es un poco menor. Y lo otro son los costos. Construir acá es mucho más caro. Es más caro porque en general no se trabaja todo el año, por lo tanto eso encarece poner en pausa una obra con sus campamentos, con sus trabajadores, con todos los servicios que ellos requieren de alojamiento, alimentación, requiere una logística en particular que tiene un costo.

Entonces por eso y porque además hay un tema técnico en términos de alguna especificidad dentro de los materiales a utilizar, que también tiene que ser considerado. Entonces lo que tenemos en concreto es que las obras que se desarrollan acá en la región, así como en Magallanes o en general en zonas cordilleranas, son más caras y hay menos empresas. Eso es lo que nos ha pasado muchas veces, donde hemos tenido que declarar licitaciones desiertas o porque no llegan postulantes o porque llegan a unos precios tan altos que nos parece absolutamente desorbitado y hay que revisar partidas, en fin.

Esa yo creo que es la explicación. No sé si habrá otras, de repente hay menos mano de obra disponible para venir a trabajar acá, a veces hay mano de obra especializada que es demandada en otras regiones que pueden ser más fáciles para ejecutar obras, en fin, un conjunto de cosas que las características de esta zona la hacen más compleja.

Nosotros sabemos que tenemos la obligación de hacer la infraestructura pública que hay que hacer y vamos avanzando en eso, paso a paso. Por eso contar con un programa de obra para el desarrollo de esta zona, y me refiero al PNZE, es tan importante porque nos pone foco, orientación, lineamiento a las distintas obras que están ahí consideradas y de esas, como yo le decía, casi un 50% son obras de este ministerio.