LITORALPRESS

Fecha: 11-01-2026
Medio: Diario Talca
Supl. : Diario Talca
Tipo: Noticia general
Título: "Le va a cambiar la cara a la región"

Pág. : 6
Cm2: 626,1
VPE: $ 1.034.969

Tiraje: Sin Datos
Lectoría: Sin Datos
Favorabilidad: No Definida

Seremi de Obras Públicas, Jorge Abarza, sobre el aeropuerto de carga:

"Le va a cambiar la cara a la región"

Patricio Moraga Vallejos. Fotografías y video Luis Casanova Valdés

Grandes expectativas son las que se han fijado en torno al estudio que determinará la viabilidad de construir un aeropuerto de carga en el Maule, ya sea en El Boldo (Cauquenes) o en otro punto de la región. El Seremi de Obras Públicas, Jorge Abarza, le tiene fe a este proyecto que, de concretarse, puede marcar un punto de inflexión en el Maule y cambiarle el rostro a la región en términos de desarrollo.

Así lo hizo ver en la conversación sostenida con Diario Talca, ocasión en la que además abordó otras iniciativas de interés como la doble vía en la ruta L30M, el paso Pehuenche y la modernización de los atraviesos o enlaces a la capital regional.

A continuación, un extracto de esa conversación que se puede revisar íntegramente escaneando el código QR o visitando directamente el canal de YouTube de Diario Talca.

Seremi queremos partir esta conversación con un proyecto que es muy sentido, la doble vía, ruta L30M (que une San Javier y Constitución). Estos últimos días hizo noticia porque el alcalde de Constitución, Carlos Valenzuela, dijo que era inviable hacer este proyecto. Generó cierta inquietud, se levantaron algunas voces. Queremos saber del Seremi de Obras Públicas, ¿cuál es la situación de este proyecto hoy?

"Esto viene desde el año 2012, lo levanta la Corma. Y después un sinnúmero de autoridades, el alcalde San Javier, después autoridades de Villa Alegre, y todas las personas que, de cierta forma, hacen uso y explotación de la ruta. Después vienen distintas autoridades ministeriales, en este caso del Ministerio de Obras Públicas, y otras instancias sectoriales a nivel regional que también empujaron este tipo de proyecto para que saliera adelante. Pero al final del día, al año 2024, nada se había materializado. No había nada probable que dijera que esto caminaba.

El año 2025, nosotros anunciamos la publicación en el Diario Oficial y que era la licitación a un estudio. Y ese estudio, ¿qué es lo que va a definir? ¿va a ser completa en doble vía? Va a decir cuántos son los tramos que tienen que ir en expropiación. ¿Puede ser parcializada, un sector con vía única y el otro con doble vía? ¿Cuántos kilómetros de doble vía? ¿Va a ser el mismo trazado? ¿Qué estándar de ruta vamos a tener? ¿Puede ser concesionado o definitivamente se puede entregar parcialmente por un proyecto que lo tome la Dirección de Vialidad a nivel nacional? porque involucra montos que escapan, los 12.000 o 14.000 millones, por lo tanto, son contratos que se ven desde el nivel central. Todo eso lo va a decir el estudio.

Por lo tanto, hoy día lo palpable es que el Ministerio de Obras Públicas, desde el año 2012 hasta el año 2025, logra plasmar en el Diario Oficial la publicación de la licitación del estudio, y con la apertura económica vamos a tener una respuesta clara de cuál es la empresa que va a tomar el estudio de esto y cuál es la oferta económica".

¿Y este estudio cuánto va a tomar en tiempo?

"Este estudio toma aproximadamente casi dos años. Puede que esté un poquito antes, pero en general van a ser dos años. Después vamos a ver qué dijo el estudio. Por lo tanto, no sé de dónde nacen las palabras del edil de Constitución y del resto de las personas que han comentado esto. No está ni siquiera claro el monto de cuánto puede costar el proyecto".

¿Son declaraciones apresuradas y fuera de lugar entonces?

"O sea, más que apresuradas y fuera de lugar, tiempo al tiempo. Hoy día estamos con un proceso, lo escrito es que hoy día hay una publicación en el Diario Oficial, se va a licitar el estudio, hay una oferta económica que se abre, vamos a ver qué dice la empresa, que la empresa parta trabajando en esto y ellos nos van a decir la información que va a necesitar la autoridad futura, que va a ser el gobierno entrante, para determinar si este proyecto es viable o no es viable y cuánto es el monto".

Pero hay un atraso en la carta Gantt de esto, porque en el 2022 el exministro Juan Carlos García anunció que en el 2024 se iba a avanzar con los primeros 8 kilómetros de esta vía y con cargo a la ruta 5. Y no hay nada de eso.

"Yo, sobre todo, sobre autoridades de superior rango del que tiene uno, no me puedo hacer cargo de sus palabras. Ni siquiera yo estaba en la órbita de la administración pública cuando él indicó esto. No tenía ni siquiera conocimiento de esas palabras".

Aquí la noticia en DIARIO TALCA TV

¿Pero usted cree que hay un atraso? por lo que usted me ha dicho que en mucho tiempo no se avanzó nada.

"Yo, en lo que respecta a mí, yo empecé a insistir en esto y cuando empecé a insistir, esto se sacó y se materializó en una publicación y en llevar el estudio adelante. Y semana tras semana hablé con concesiones hasta que se tomó la determinación y nuestra ministra, obviamente, dio la instrucción de que esto se tenía que hacer. Y se hizo".

AEROPUERTO DE CARGA

Seremi, vamos a un proyecto de futuro que tiene que ver con el aeropuerto de carga que se pretende construir en el Maule. Recién va a haber un estudio que va a determinar si es factible

LITORALPRESS

Fecha: 11-01-2026
Medio: Diario Talca
Supl. : Diario Talca
Tipo: Noticia general
Título: "Le va a cambiar la cara a la región"

Pág. : 7
Cm2: 625,8
VPE: $ 1.034.491

Tiraje: Sin Datos
Lectoría: Sin Datos
Favorabilidad: No Definida

hacerlo, por ejemplo, en El Boldo, que es el aeródromo de Cauquenes. ¿Cuánto puede demorar y cuándo podríamos tener un poquito más de claridad frente a esto?

"El estudio va a definir distintas variables, como son las que indica la Dirección General de Aeronáutica Civil, dónde están las condiciones más idóneas para que estas aeronaves que necesitan pistas de 2.300, 3.000 metros, cargadas para despegue, y no tan sólo una pista, o sea, estamos hablando de una base de 250, 400 hectáreas, eso significa un aeropuerto de carga.

Por lo tanto, este estudio toma variables de que las condiciones territoriales cumplan para desarrollar un aeropuerto de esta envergadura, que exista la vialidad, que significa que haya rutas que permitan hacer llegar cargas a este aeropuerto, y también, obviamente, nosotros importamos y exportamos. Por lo tanto, tiene que haber una vialidad ahí complementaria. Si está en El Boldo, hay que sacar el costo y el kilometraje de cómo construir una ruta, que ahí es donde hay que conversar con la dirección de Vialidad, o con la dirección general de Concesiones.

O supongamos que el estudio indica que tiene que quedar en Linares, o en Talca, en la zona de San Clemente, y así el día de mañana se proyecte también con el desarrollo del Paso Pehuenche, el puerto seco, y el aeropuerto de carga, y todo en una unidad conjunta".

¿Pero este estudio apunta solamente a El Boldo o en general a las distintas alternativas?

"No, toda la región del Maule. Y si uno ve el detalle, lo que abarca es la macrozona sur. Entonces, estaríamos tomando desde la décima región hasta la sexta región.

Lo que pasa es que el análisis de qué vamos a cargar y descargar en el aeropuerto, toma esta macrozona. Por lo tanto, por ejemplo, usted tiene puntos de carga hoy día Carriel Sur, que es muy poco, Arturo Merino Benítez, ahí es el gran polo de carga. Y después también tiene Iquique, y se acabaron de cierta manera a nivel nacional los grandes puntos de carga respecto a materia aeroportuaria. Por lo tanto, por ejemplo, nosotros tenemos un cultivo de frutales mayor, estrella, que es la cereza. Gran parte de ello sale de la región de Ñuble, sale de la región del Maule, y sale de la parte sur de la sexta región. Y copa las cargas aéreas".

O sea, ¿la ubicación acá es estratégica?

"Estratégica. Y lo otro que tiene que considerar es que nosotros somos ruta, por ejemplo, desde Japón, hacia el continente africano o hacia Argentina o Brasil, que perfectamente estamos hablando de unos kilometrajes gigantescos y aviones con carga necesitan hacer estación y bajar a cargar combustible. Entonces también esto se puede construir en un polo en que aterricen otras aeronaves, que no necesariamente van a traer carga a la región, pero que puedan ser de paso para seguir su ruta a otros países".

Un futuro aeropuerto de carga sería clave para el desarrollo regional.

Ahora, ¿cuándo va a haber claridad con el resultado de este estudio?

"El resultado de este estudio, aproximadamente va a estar también casi en un año y medio, dos años. La verdad es que por todas las variables que veo, creo que puede que el estudio se alargue un poco más porque abarca mucha información, mucho análisis, mucha estadística. Así que no es un estudio simple.

Ahora, en lo que sí estamos de acuerdo, que también este sueño algo se mencionó, el tema del aeropuerto en el Maule. Siempre lo miraron desde el punto de vista comercial, pero resulta que no nos da la carga. Los flujos para un aeropuerto comercial son bastante grandes. Entonces nosotros tuvimos la persuasión y la inteligencia de mirar esto, no desde el punto de vista comercial, sino desde carga. Y le va a cambiar la cara a la región, porque cuando se construyen los aeropuertos, primero viene la inversión de la vialidad. O sea, son caminos con unos estándares gigantescos. Dos, todo lo que pulula alrededor, desde el punto de vista económico, ya se tiene que instalar la empresa que va a abastecer el combustible. Y esa empresa necesita instalar estanques de refinamiento, porque no todo el combustible aéreo es el mismo. Por lo tanto, al lado, cerca del aeropuerto, se van instalando otros polos de negocio. Después tiene todo lo que es la custodia. Si es, por ejemplo, productos que necesiten golpes de frío o refrigeración, se empiezan a instalar frigoríficos, cámaras de frío o cámaras húmedas. En general, un sinnúmero de factores. Todos los transfers. Por ejemplo, supongamos que esto quede en Cauquenes, vamos a necesitar un hotel no para 20 personas, vamos a necesitar un hotel para 100, 200, 300, 400 personas. Entonces, donde quede en la región, ésta se va a ver beneficiada".

ENLACES

Seremi, hay un tema que se ha dilatado mucho: el mejoramiento de los enlaces a Talca, un proyecto que es complementario o de compensación por el proyecto Bypass. Se han dado distintas fechas para que la concesionaria Survías pueda iniciar las obras. La última fecha es que se iba a hacer en septiembre después de Fiestas Patrias. No hay nada de eso.

"Hoy día está en manos de un externo este tipo de obra. Y la verdad que ha sido un caos desarrollar una ingeniería perfectamente afinada. Por ejemplo, todavía no está perfectamente afinada la ingeniería de los puentes. Son 8 puentes que lleva el bypass, el más largo de 1500 metros que es el puente que cruza el río Maule. Por un cambio normativo, los puentes hoy día se tienen que ensanchar 1,5 metros más…"

Pero los enlaces Seremi pueden partir antes del bypass.

"Hacer los enlaces, y nosotros estuvimos analizándolo, es un caos vial para la ciudad".

Pero en algún momento va a suceder.

"O sea, tiene que suceder, pero tuve una reunión en la Cámara Chilena hace unos meses atrás, y se lo dije a todo el mundo muy de frente y muy en su cara, esto es cortar Talca en la mitad. Y la empresa hoy día está viendo algún tipo de obra que permita no causar este caos. Definitivamente es partir la ciudad en dos, y que usted me diga que podamos ver arreglos acá, nada. O sea, hoy día no existen alternativas por el daño mayor que nosotros le podamos crear a todo lo que es la población que vive en el sector oriente de Talca. Porque de verdad que es montar la Ruta 5 arriba de Varoli. Así de simple".

Para dar claridad a la gente que está viendo esta entrevista, finalmente ¿se va a partir con los enlaces?

"No, no se va a partir todavía con los enlaces".

¿Ese no todavía hasta cuándo es?

"Ese no todavía, mire, yo se lo puedo referir cuando tenga la respuesta de la Dirección Nacional de Concesiones. Hoy día estamos viendo cuáles son las alternativas de mitigación para este tipo de obras, y cuál es el pronunciamiento de la empresa que es Survías, la que tiene a cargo, cuál es la propuesta definitiva para esto".

¿Esto va a pasar al otro gobierno o alcanza a verlo usted?

"Yo creo que no lo alcanzo a ver. Entre el 15 y 20 de enero cierro en cierta forma la puerta y me coloco a ver el tema administrativo de forma que la próxima autoridad que llegue se encuentre con los archivadores, las carpetas, contarle lo bonito y también lo feo de todo lo que llevo en el MOP. Y dejarle todo ordenado de forma que tome esta posta. No creo que alcance a sacar todo este problema de los atraviesos de Talca, definitivamente los va a tener que tomar la próxima administración con la empresa privada. Es una responsabilidad de Survías y así se le ha hecho ver a la empresa. Y estamos esperando respuesta del director de Concesiones de reuniones que sostiene con la empresa privada para saber en qué estatus estamos". ●