

BITACORA A UNA GESTIÓN DEFICIENTE O COMO EL GOBIERNO REGIONAL HA INCREMENTADO LA VULNERABILIDAD SOCIAL Y ECONÓMICA DE ARICA Y PARINACOTA

Arica y Parinacota es una región relativamente frágil. Tiene una estructura productiva poco diversificada y carente de inversión privada relevante y persistente en el tiempo. Una población de más de 110 mil personas en el 40 % de mayor vulnerabilidad social, de los cuales cerca de 40 mil son niños y jóvenes menores de 17 años, y poco menos de 20 mil son adultos mayores. Tenemos un 8.4 % de pobreza por ingresos, esto es 14 mil personas aproximadamente y un 21.8 % de pobreza multidimensional, que representa a más de 32 mil personas. Pero también, en la región tenemos a grandes personas emprendedoras, buenos trabajadores, con una enorme capacidad de colaboración y generosidad. De allí que la inversión pública ha sido un factor de estabilidad social. Cuando creamos la región, buscamos revertir los más de 40 años sin inversión real.

Menor inversión pública y mayor vulnerabilidad regional

En varios reportes de inversión que presentamos durante 2019 dimos cuenta del deteriorado avance de la inversión pública de la región de Arica y Parinacota, tendencia que se venía gestando desde 2018.

En el período 2014 a 2017, se verificó un círculo virtuoso de inversiones con la inyección de recursos del Plan Especial de Zonas Extremas y una cartera de proyectos que impulsó un desarrollo como hace muchos años no se veía. Durante el período 2018 – 2019 (y muy probablemente para 2020) la situación se ha confirmado decepcionante.

Conocido es el bajísimo presupuesto del FNDR, el cual se sitúa en el último lugar del país, lejos de las regiones que nos anteceden. A lo anterior, se ha sumado la ejecución presupuestaria más baja de la historia en 2018 y extremadamente deficiente en 2019, que, de no mediar una serie de transferencias y una reducción significativa del presupuesto, hubiese resultado más desastroso.

Desde 2018 se detuvieron importantes iniciativas de inversión como el CESFAM Sur, la Ex Aduana, el Museo de San Miguel de Azapa, el Jardín Infantil del Sector El Alto, el Parque del Encuentro El Morro, el Parque Centenario, el Embalse Livilcar, por nombrar sólo algunos proyectos, iniciativas que iban a tener un efecto o impacto importante sobre la dinámica presupuestaria alcanzada a fines de 2017, sobre el empleo y la economía regional. Si no fuera porque el Embalse Chironta, que se entregó adjudicado, un panorama distinto podría haberse observado.

La crisis en la atención primaria de salud

En materia de salud, la cosa no anda mejor. Un estudio financiado por el FNDR sobre la red de salud de la región, estimó que la brecha de atenciones médicas para el año 2030 será 108.607 servicios con una tasa de consulta estimada de 1,2 por habitante al año. Para lograr un equilibrio entre la demanda estimada en este estudio y la oferta optimizada, se requieren 122,75 horas diarias, lo que correspondería a una brecha de 15,35 cargos médicos solo para la red de Atención Primaria de la comuna de Arica.

El estudio también señala que, sólo en infraestructura, la atención primaria de salud rural y urbana requieren de una inversión superior a los 30 mil millones de pesos, mientras que el sistema regional de salud, necesita una inversión de más de 70 mil millones para alcanzar estándares mínimos de atención.

Sino hemos logrado ejecutar eficientemente los pocos recursos que disponíamos como decisión regional, veo francamente difícil que las personas que actualmente dirigen el sistema de inversión pública y el sector salud puedan, a lo menos, mitigar estas enormes carencias estructurales del sistema público de salud.

Las alertas en la implementación de la nueva educación pública

La desmunicipalización es la piedra angular para mejorar la educación pública. Esta ley implica un desafío de modernización y fortalecimiento de la función pública, profesionalización y descentralización de la función del Estado. Sin embargo, observamos que ha existido poca celeridad y eficiencia en su correcta implementación.

Las principales alertas que observamos tanto en la región como a nivel nacional son (Observatorio Legislativo de Educación 2020): la falta de la estrategia nacional de educación pública; la necesidad de planes estratégicos; la necesidad de tener activas las instancias de participación de las comunidades educativas y el fortalecimiento de la gestión técnico pedagógica mediante el cual se busca mejorar los aprendizajes de los alumnos, y por cierto, los graves problemas de financiamiento que se esperaban solucionar y que se han traducido en problemas de gestión de remuneraciones e infraestructura para los 18 mil estudiantes y 64 escuelas y liceos de Arica y Parinacota.

El Servicio Local Chinchorro tiene la obligación de entregar cobertura educativa a todos los niños, niñas y adolescentes que así lo requieran, independiente de su condición económica, social, cultural o nacionalidad, y a la vez, también tiene la obligación de respetar a todos los profesores y asistentes de la educación que han servido con tanta honestidad y sacrificio por años en lo que, primero fuera el SERME, y luego el DAEM en Arica y también en las demás comunas.

Por ello, demandamos al ministro de educación, a la directora nacional del sistema de dirección pública, al director regional del Servicio Local Chinchorro y al Intendente, que se garantice el derecho de todos los profesores y asistentes de la educación, a mantener su fuente laboral en el marco de la aplicación de una política pública que debe considerar la realidad cultural y social de la región, y así avanzar en la creación efectiva de oportunidades de aprendizaje que mitiguen las inequidades de nuestra sociedad.

La brecha de viviendas para las familias ariqueñas

Si bien el déficit de viviendas para sectores vulnerables y medios se venía mitigando durante el gobierno anterior y con sólidas proyecciones de reducir la brecha al 2020, durante 2018 y 2019 se produce un freno trágico a esta exitosa política pública. Muchas familias dejan de recibir su anhelada vivienda.

En 2014, se tenía claridad sobre el déficit de viviendas a partir de los datos mostrado por CASEN 2013, por ello el programa del sector en 2014 tuvo como propósito central atender el déficit cuantitativo habitacional en la región. Se incluyó en el PEDZE la meta de construir 3.000 viviendas al 2018 y llegar a 5.000 al 2020. Se generaron recursos adicionales para cubrir la diferencia de costos entre un subsidio de 975 UF y el costo final de 1.200 UF, además de adquirir 40 nuevas hectáreas de terrenos para asegurar el nuevo parque habitacional y atender la demanda emergente.

Esta fue una política pública de vivienda con enfoque de derechos, es decir, con un Estado responsabilizado de garantizar una vivienda digna y de calidad a todos los chilenos, especialmente, los más vulnerables, aquellos que no pueden acceder a créditos del sistema financiero, aquellos en las que 6 de cada 10 hogares tienen jefatura femenina, aquellos cuyo ingreso per cápita del hogar, no supera los 90 mil pesos.

Durante el periodo 2018-2019 se han iniciado la construcción de solo 264 viviendas sociales. Sin embargo, se prometieron más de 5.000. De esas 5 mil, 1.600 dejó iniciada la gestión anterior. 564 viviendas actualmente se encuentran paralizada su construcción por otras razones. A este ritmo de crecimiento, vamos a seguir incrementando la brecha, o sea, la pobreza, especialmente para las familias más vulnerables de Arica y Parinacota.

Tampoco mejoramos en Seguridad Pública

En la estructura del delito en la Región en 2019, las incivildades y los delitos de mayor connotación social son por lejos los más significativos con más de 11 mil casos. Estos corresponden a los grupos denominados como "Delitos Violentos"¹, y "Delitos Contra la Propiedad"². Sólo en los dos primeros

¹ Robo con Violencia, Robo con Intimidación, Robo por Sorpresa, Lesiones, Homicidio y Violación.

² Robo de Vehículo Motorizado, Robo de Accesorios de Vehículos, Robo en Lugar Habitado, Robo en Lugar no Habitado, Otros Robos con Fuerza y Hurto.

trimestres de 2019, se notificaron 1.698 delitos en esta categoría principalmente hurtos con 554 casos, lesiones leves, 196, robo en lugar habitado, 167, robo con violencia, 144. Por su parte, las incivildades acumulan 1.693 denuncias destacando el consumo de alcohol con 479, daños con 351 y amenazas con 320 en ese periodo (Fuente: Subsecretaría de prevención del delito. Frecuencia y tasas de casos policiales por delitos de mayor connotación social DMCS, según regiones. Acumulado a septiembre de 2019).

En consecuencia, tenemos incrementos significativos de las tasas de casos policiales de delitos, especialmente los de mayor connotación social con casi 5 mil en 9 meses, un 13. 2 % con relación a 2018, y la tasa más alta del país de DMCS con 2.9 % por cada 100 mil habitantes.

El Plan Parinacota no está considerado en el Presupuesto 2020

El plan Parinacota es una promesa presidencial, es otra promesa incumplida.

Parinacota y la comuna de Camarones, requieren una especial y urgente preocupación del Estado de Chile. Y un plan tan importante no se puede construir pasando el sombrero por los diferentes servicios públicos, eso es improvisación, es jugar con las expectativas de nuestros pueblos originarios de Putre, General Lagos y Camarones. Este Plan debe tener presupuesto propio y a estas alturas del año debiese estar considerado en el presupuesto 2020. Además, debe considerar al mundo indígena como actores relevantes y legítimos representantes tanto de sus instituciones como de su territorio y garantizar su plena participación en el proceso de decisiones.

Cuatro razones justifican, a nuestro entender, esta mala gestión de los recursos de todos los chilenos y también de las políticas públicas con enfoque de derechos humanos:

Primero, una falta de competencias técnicas, de mirada con profundidad estratégica para solucionar los problemas reales de los habitantes de la región.

Segundo, la falta de capacidad político - técnica para formular y evaluar una política pública de desarrollo basada en recursos fiscales.

Tercero, la mala elección de los equipos técnicos y directivos.

Y cuarto, simplemente, una visión distinta a la de la mayoría de los ariqueños y parinacotenses que demandan urgentes acciones del Estado.

A 168 DIAS DEL ESTALLIDO SOCIAL. ALGUNAS IDEAS SOBRE RAZONES Y CONSECUENCIAS

El estallido social que se vive desde octubre del año que paso, expresa la censura de chilenas y chilenos al funcionamiento del modelo económico y a aspectos sustantivos de la institucionalidad vigente. A un modelo que aseguraba la existencia de una sociedad competitiva y con alta movilidad social en base al mérito; al rol estelar de una legión de individuos propietarios de diferentes formas de capital cuyo éxito se extendía al resto de los chilenos a través del trabajo que generaban y de sus tributos al Estado, a una sociedad perfectamente competitiva, que producía la integración social a través del consumo y del crédito.

Este modelo, transformó los principios de la protección social y, debido a la expandida privatización de la educación, la previsión social y de la salud, se limitaron los servicios públicos a los cuales los ciudadanos podían acceder. El consumo se convirtió en un fundamento existencial y en la definición de status social. Casi en una religión.

Sin embargo, se venían acumulando cuestionamientos sustantivos al capitalismo que construimos. Cada vez más, el sistema manifestaba insuficiente control estatal y una profunda desigualdad. Un mercado laboral de exigencias desmesuradas y de retribuciones insuficientes, un 80 % de empleo asalariado de mala calidad, y frágil protección previsional, y un número importante de trabajadores con ingresos en los bordes del ingreso ético mínimo. Sectores de menores recursos, que habitualmente, pagan tasas de interés más altas por tratarse de deudores más riesgosos. Este último no es resultado de un acrecentado consumismo como se sostiene, sino de una limitada capacidad de los salarios para cubrir las necesidades más elementales.

En materia de salud, un 80% de chilenos registrados en los servicios públicos de salud (Fonasa), reciben un servicio caracterizado por la ausencia de hospitales y especialistas, o la educación básica y media, que se han convertido en espacios de segregación, porque si puedes pagar por una educación de calidad, entonces vas a poder acceder a una mejor educación universitaria que te garantiza movilidad social.

Y, para fastidiar aún más, la colusión entre empresas para fijar los precios de sus productos, evadir impuestos e incrementar sus resultados a costa del deterioro de los ingresos de las familias.

La ciudadanización de la resistencia y el desencanto por las promesas trucas

En este contexto es que los chilenos y chilenas se empiezan a apropiarse de los principios de igualdad jurídica, política y social. La noción de derecho, dice una autora, se inscribió como ideal, y la igualdad como expectativa fundamentada y legítima. Como resultado de esta expansión, y de su inscripción en

los sujetos, apareció una aguda sensibilidad, un cuestionamiento a las formas de tratamiento recibidas por los otros (Araujo 2013).

Esta tensión entre ideales y experiencias, condujo, por un lado, al desencanto respecto de una sociedad en la cual la brecha entre los ideales normativos y las experiencias reales es considerada abismante, y, en consecuencia, a una mirada extremadamente crítica de la misma. Tras reconocer la existencia y la enorme importancia de estas desigualdades entre chilenas y chilenos, las personas llegaron a considerarlas como inaceptables, es decir, como un ultraje a su dignidad.

El lenguaje del abuso y de la falta de respeto se convirtió en expresión natural para designar lo intolerable.

De la violencia invisibilizada a la violencia normalizada

Y luego, aparecen los motines de subsistencia, disturbios, violencia enfocada contra la autoridad, el ataque sistemático contra los símbolos que representan la supervivencia de las desigualdades, de la privación económica, de las contradicciones entre un grupo social singular, próspero y otro sometido a fuertes procesos de exclusión y discriminación. Esa incapacidad de determinados grupos sociales de acceder a bienes de consumo prohibitivos por su costo e intensamente deseados, ha hecho que, en muchos casos, se transgredan los límites de la legalidad.

Sin lugar a dudas, la responsabilidad de garantizar el orden público le corresponde al gobierno, que tiene las facultades legales y constitucionales y dispone de los instrumentos para hacerlo, pero ello no exime a la oposición de su obligación de condenar toda forma de violencia ilegítima. A las fuerzas de orden y seguridad, las que están obligadas a un uso proporcional y razonable de la fuerza para combatir actos de violencia delictual o insurreccional, les cabe la responsabilidad de distinguir claramente las manifestaciones pacíficas garantizadas por la Constitución, de aquellas manifestaciones de violencia que afecten la seguridad pública.

La violencia política que ha vivido el país durante los últimos cuatro meses y que amenaza con intensificarse, no se resuelve con más represión. Por mucho que se rectifiquen los protocolos, se modifiquen los procedimientos o se dicten nuevas leyes, si todo aquello no va acompañado de un diseño político, idealmente compartido por sectores de gobierno y de oposición para aislar la violencia y fortalecer los mecanismos democráticos que permitan resolver los numerosos conflictos sociales que enfrenta el país, se puede volver a caer en la transgresión injustificable de los derechos humanos. Los derechos humanos representan un conjunto de garantías, universalmente válidas, derivadas de nuestra propia dignidad como personas. Estos derechos son exigibles a las autoridades estatales y deben ser respetados también por todas las personas. No pueden suprimirse nunca, y sólo pueden restringirse en situaciones muy reglamentadas y cumpliendo con el principio de legalidad.

ORIENTACIONES DE POLÍTICAS PÚBLICAS Y CARTERA DE INICIATIVAS DE INVERSIÓN PARA EL DESARROLLO REGIONAL EN ARICA Y PARINACOTA

Presentación

En este documento se exponen algunas ideas sobre cómo fortalecer el deteriorado desarrollo de nuestra región. Se realizan las propuestas sobre la base de lo realizado por los servicios públicos regionales durante los últimos 6 años, por lo que, no es una propuesta abstracta que requiera largos periodos de formulación y diseño. La única manera de volver a retomar el crecimiento de la inversión pública, tan relevante e nuestra región, es a partir del compromiso explícito del gobierno nacional y de la presentación y gestión de una buena y estratégica carteras de iniciativas de inversión con sus correspondientes unidades ejecutoras dispuestas a enfrentar tan relevante tarea.

El conjunto de iniciativas de inversión contenidas en la presente propuesta, se encuentran en distintos estados o etapas de desarrollo. Sin embargo, se enmarcan dentro de las 16 Medidas para el desarrollo regional del Senador José Miguel Insulza, y contienen un sentido de dirección que se encuentra alineado con la Estrategia Regional de Desarrollo.

Considerando la etapa de discusión presupuestaria que se avecina, y además tomando de referencia el diagnóstico de la situación actual del escenario de inversiones de la región, resulta fundamental acordar un conjunto de iniciativas, que le permitan hacerse cargo del déficit de infraestructura.

Mientras hay iniciativas que se encuentran en ejecución y se debe asegurar su buena gestión y buen término, se requiere avanzar en dos caminos: primero, avanzar en el próximo término de todos aquellos proyectos que se encuentran en etapa de diseño, y esto debe realizarse no sólo desde la perspectiva de la calidad técnica, sino también con una buena cuota de gobernanza, que implica cumplir con los requisitos legales, y también sociales. En segundo término, hay iniciativas que deben iniciar su estudio preinversional, pero no por eso son menos importantes.

Como las obras públicas son obras de estado y trascienden a los gobiernos, se debe dar inicio a todas aquellas iniciativas estratégicas que permitirán contar con una mayor cobertura y mejor estándar de infraestructura en la región.

Ejes de desarrollo e iniciativas de inversión estratégicas

1. Agua para los Valles y para la ciudad

La Agricultura es uno de los ejes de desarrollo de la estrategia regional. Este sector consume poco más del 60% de la disponibilidad hídrica de la región. La mayor oferta en reservas de agua se encuentra en el sector altiplánico, mientras que el mayor consumo se produce en el sector costero.

El consumo indiscriminado del recurso hídrico se encuentra provocando efectos en sus reservas, y que ello ineludiblemente conlleva un costo y la necesidad de articular esfuerzos para una mejor administración y gestión del recurso. Lo anterior, en un marco de sostenibilidad con el desarrollo ambiental.

De esta forma, se considera como prioritario:

- 1.1. Terminar la construcción del Embalse Chironta. Si bien las etapas de estudio preinversional, diseño, licitación de las obras y construcción han traspasado los gobiernos, resulta fundamental ahora asegurar la correcta y ajustada a cronograma ejecución de esta obra.
- 1.2. Iniciar la licitación para la ejecución del Embalse Livilcar. Dicha iniciativa debe terminar y aprobar su etapa de evaluación ambiental. De esta forma, con la creciente escasez del recurso en el Valle de Azapa, y el positivo impacto que tendría sobre el turismo y la seguridad, se considera imprescindible comenzar su ejecución.
- 1.3. Desarrollar los estudios de disponibilidad hídrica en Lauca Bajo. Otra iniciativa que se encuentra RS para preinversión, pero que no ha podido ser aprobada en el CORE. Indudablemente para avanzar, se requiere que la región también se comprometa con un plan de desarrollo de inversiones para el ADI Alto Andino.
- 1.4. Impulsar la inversión en plantas pilotos de tratamiento de aguas grises. Una mejor administración del recurso requiere recuperar aguas que son desperdiciadas a través de los sistemas de evacuación actualmente existentes. La experiencia internacional indica que los países con mayores dificultades en disponibilidad de recursos, han desarrollado este tipo de soluciones en forma eficiente. Lo anterior ha ocurrido principalmente por dos motivos. Primero. Una porción importante del recurso se utiliza para agricultura y mantención de áreas verdes, y su disponibilización a través de este mecanismo permite disminuir los déficits; y, segundo, su costo de producción (por tanto, su precio) es bastante menor al agua desalinizada.

2. Servicios Logísticos y Portuarios

Puerto Arica implementando procesos y servicios respetuosos con el medio ambiente

Los puertos del mundo actúan desde varios frentes para mitigar su impacto en el medio ambiente, por ejemplo, al reducir la contaminación del aire y el agua, utilizar la energía con más eficiencia, introducir fuentes de energía renovables y gestionar las aguas residuales responsablemente. En esa dirección debe orientarse la gestión de nuestro sistema portuario.

Un importante eje de desarrollo regional son los Servicios Logísticos y Portuarios. Por lo tanto, el modernizar nuestra infraestructura logístico – portuaria, incrementando su cantidad y calidad, así como su sustentabilidad ambiental, no sólo provocará un impulso al desarrollo económico regional, sino que también tendrá que ser concebido como en armonía con el desarrollo urbano. Lo anterior, ya que se aspira también a una región turístico – patrimonial.

- 2.1. Desarrollar los estudios para la ingeniería de los accesos viales al puerto de Arica. El crecimiento de los volúmenes de transferencia portuaria ha sido superior a las estimaciones realizadas hace más de 20 años atrás. Para poder enfrentar los próximos 20 años, debemos considerar la modernización y especialización del tramo denominado como la “última milla” al desarrollo logístico – portuario: el tramo urbano del acceso al Puerto.
- 2.2. Impulsar el desarrollo del transporte de carga del puerto a la zona logística extra portuaria en Lluta, a través de la utilización de ferrocarriles.
- 2.3. Impulsar la ampliación y facilitación de un plan de desarrollo para una zona industrial y logística fuera del radio urbano, sector cruce Ruta 5 y Ruta 11 Ch. Lo anterior permitirá proyectar un polo de desarrollo industrial conectado con las principales rutas de la región y el aeropuerto de Arica.

3. Logística aeroportuaria: desafíos y expectativas desde Chacalluta al mundo

Necesitamos que toda nuestra infraestructura de transporte sea eficiente en el uso de energías limpias reduciendo el uso de combustibles y la emisión de gases efecto invernadero; eficiente en el uso de agua y el aprovechamiento de sistemas que permitan tratar y reutilizar el agua residual; maximicen la reducción del impacto ambiental y se proteja el entorno natural.

Considerando que la vocación de desarrollo regional se ha explicitado por el Turismo y la Logística, resulta imprescindible concebir nuestro principal aeropuerto con doble vocación.

- 3.1. Iniciar la ampliación del terminal de pasajeros y de servicios del Aeropuerto Chacalluta. Esta iniciativa se tramita a través del Sistema de Concesiones MOP, y resulta fundamental llegar a una pronta adjudicación del próximo concesionario, y así asegurar un cronograma de ejecución del diseño que se encuentra en licitación. Este diseño considera la ampliación del terminal de pasajeros, torre de control, ampliación de 2 a 5 mangas para atención de aeronaves y pasajeros, entre otros.
- 3.2. Iniciar los estudios preinversionales para la ampliación de la plataforma de aterrizaje del Aeropuerto de Chacalluta. También, resulta fundamental iniciar los estudios para dimensionar la magnitud y capacidad necesaria de las pistas del aeropuerto, considerando escenarios de desarrollo de transporte aéreo de carga que permita incrementar cobertura y disminuir costos.

4. Más infraestructura para una mejor educación

Considerando nuestra situación actual, debemos ser objetivos al momento de comprometer presupuesto: actualmente nuestra cartera no se encuentra debidamente fundamentada en las capacidades de ejecución disponibles. Sin embargo, se reitera en la necesidad de invertir en más capital humano especializado, y retomar con fuerza la cartera de iniciativas que contenía el PEDZE, impulsando aquellas iniciativas que quedaron en etapa de estudio o diseño, y por otra, agregando una nueva cartera que permita el avance en los ejes de la estrategia.

- 4.1. Diseño para la normalización del Liceo Politécnico de Arica. No sólo en infraestructura, que se encuentra bastante deteriorada, sino también en la oferta de oficios que forma. Mientras que incorporar “Tecnologías de Información, Sistemas y Redes” comprende un imperativo de modernidad, las ramas de mecánica industrial y construcciones metálicas debiesen reconsiderarse, en subsidio, Técnicas de Construcción podría ser una modalidad de alto impacto por su escasez de oferta en el mercado laboral regional.
- 4.2. Continuar con el Plan de Infraestructura Educacional. De todos es conocida la importancia de la educación sobre el desarrollo del territorio y las personas y también es conocido el importante déficit de infraestructura que nuestros niños y niñas deben soportar en su proceso educativo. Constituye un imperativo social seguir avanzando en mejorar su infraestructura. No es posible que la Escuela Centenario y la República Argentina tengan que esperar casi 10 años para entrar en ejecución. Proyectos como las escuelas Darío Salas, Ignacio Carrera Pinto o el Luis Cruz Martínez deben avanzar en sus licitaciones de diseño y obras.
- 4.3. Iniciar los estudios preinversionales para normalizar los Liceos Técnicos Profesionales de Putre y Camarones. Necesitamos generar un nuevo paradigma educacional en el altiplano y costa rural de la región. Implementar un modelo de gestión que permita la retención de jóvenes y adolescentes de nuestro mundo andino y rural, con una vocación de desarrollo económico y social del territorio.

5. Chinchorro, la cultura como activo productivo del turismo sustentable

El turismo sustentable en zonas de bajo nivel de desarrollo, puede contribuir a generar actividad económica y de desarrollo social con un bajo nivel de inversión y contaminación ambiental y cultural.

Otro de los ejes definidos en la Estrategia de Desarrollo comprende al Turismo; y dentro de éste, y particularmente como un sello diferenciador de su identidad: sus recursos patrimoniales, naturales y la Cultura Chinchorro. De esta forma, consideramos relevante avanzar en lo siguiente.

- 5.1. Iniciar las obras de Ampliación del Museo de Azapa. Nuevamente, más de 15 años lleva la discusión sobre el tipo de museo y la localización de la infraestructura que identifique el perfil regional. Sin embargo, aún nos encontramos peligrosamente inmersos en una nueva discusión. Lo que hay que entender, es que la oferta patrimonial debe ser lo más amplia posible, y que genere los espacios a todas las fuerzas sociales que pugnan por exponer su arte. En consecuencia, avanzar en las obras del Museo de Azapa asegurará un gran avance en esta materia.

- 5.2. Terminar el estudio del Centro Cultural Chinchorro. Parte importante de la discusión anterior converge en el diseño de una propuesta atractiva, multicultural y multipropósito que permita la articulación de las distintas muestras del quehacer artístico y patrimonial regional.
- 5.3. Presentar el expediente para la denominación de Cultura Chinchorro Patrimonio de la Humanidad. Hace más de 6 años que comenzó el proceso de tramitación de la Cultura Chinchorro como Patrimonio de la Humanidad. Sin embargo, se requiere demostrar un adecuado respeto, cuidado y resguardo por la cultura que juramos preservar. De esta forma, además de avanzar con el proyecto del Museo, se debe avanzar en dos proyectos de museo de sitio (uno en Arica y otro en Camarones), que se encuentre catalogado y administrado bajo normas internacionales.

6. Debemos fortalecer la práctica deportiva y la recreación con mejor infraestructura comunitaria.

En la región existe un déficit importante de infraestructura deportiva y recreativa, por ello resulta fundamental promover una fuerte inversión en esta área que, por lo menos, mitigue las carencias que deprivan, particularmente a la juventud, de espacios de desarrollo personal.

- 6.1. Iniciar los estudios para un Centro de Alto Rendimiento en Arica.
- 6.2. Desarrollar los diseños para un Centro Polideportivo para el Sector Norte y Azapa.
- 6.3. Iniciar la fase 2 y 3 que permita la recuperación del Parque Centenario. Mientras la fase 1 se encuentra en proceso de término, resulta necesario iniciar las licitaciones de obras (fase 2) y diseño (fase 3), que permita avanzar en la recuperación del emblemático parque regional.
- 6.4. Desarrollar la licitación del Parque El Morro. Ocho años han pasado desde que se comprometió esta obra ícono para el desarrollo turístico regional; sin embargo, resulta necesario avanzar a la etapa de obras.
- 6.5. Iniciar la licitación de obras del Parque Pampa Nueva. Tres años han transcurridos desde el término del diseño de este proyecto que pretende aportar con una nueva fisonomía al sector de Pampa Nueva; sin embargo, hoy más que nunca se requiere iniciar las obras que permitan contar con este parque.

7. Infraestructura Productiva y crecimiento regional

Aunque gran parte de las iniciativas han sido mencionadas anteriormente, a continuación, podemos agregar otras de alto interés y necesidad para el desarrollo regional.

- 7.1. Inicio del Diseño para la Restauración de la Piscina Olímpica. Otra iniciativa largamente esperada por la ciudadanía, y que requiere resaltar el legado de la Junta de Adelante como aporte al patrimonio regional, se debe retomar este proyecto, enfocándose tanto en su restauración arquitectónica (aumentando así su valor patrimonial), como en el aporte al desarrollo de la natación regional. Probablemente no será conveniente elevarlo a un estatus

olímpico (con todos los requerimientos que ello implica), pero sí recuperarlo tanto para el turismo como para el desarrollo de deportes acuáticos.

- 7.2. Término del Diseño para la Relocalización del Puerto Pesquero Artesanal. También se requiere acelerar y conocer los procesos respecto al desarrollo en el diseño para la relocalización de una nueva Caleta y Terminal Pesquero Artesanal en el sector de Quiane. Dicha obra permitirá expandir el desarrollo económico del sector costero sur de la ciudad.
- 7.3. Inicio de los estudios para la creación de una Nueva Centralidad Cívica Regional. Mucho se ha discutido sobre este punto, no obstante, no existen resultados concretos de su avance. De esta forma, se requiere en forma urgente iniciar estudios técnicos y económicos serios y responsables que permitan proponer alternativas para el desarrollo de un nuevo centro cívico para la ciudad y la región.
- 7.4. Inicio del diseño para el Corredor de Transporte Urbano Nuevo Norte – Centro de la ciudad. Derivado del Plan Maestro de Transporte Urbano de SECTRA una de las iniciativas de mayor rentabilidad social corresponde a este corredor vial urbano que atraviesa la ciudad desde el sector denominado Nuevo Norte y el centro de la ciudad. La consecución de esta iniciativa permitirá ahorrar en tiempo de viaje a los habitantes del sector norte e integrar de manera más fluida a ambos territorios.
- 7.5. Desarrollo de los estudios preinversionales para la conectividad centro urbana y el borde costero de la ciudad. Otro de las propuestas que se debe recoger de los estudios SECTRA corresponde a la conectividad entre la trama vial urbana de la ciudad por Juan Antonio Ríos con el borde costero, sector Av. Ing. Raúl Pey. Los índices de congestión observados en el sector del Mall y en horas punta, evidencia la necesidad de seguir interconectando la ciudad con vías alternativas. Además, dicha conectividad permitiría, por un lado, desarrollar la continuidad vehicular del borde costero, y por otra, independizarla de la ya congestionada vía de acceso al Puerto.
- 7.6. Inicio de la licitación de obras para la construcción de la pasada urbana ruta 5, tramo terminal agropecuario – acceso a Azapa. Estando en proceso de término los diseños, corresponde asignar los recursos para el inicio de la etapa de expropiaciones y ejecución de obras de este relevante tramo que muestra elevados índices de congestión vehicular.
- 7.7. Licitación de obras para la reposición y ampliación de la Ruta A-133. Otro tramo relevante para el desarrollo económico regional corresponde a esta ruta que conecta el Valle de Azapa con el Terminal Agropecuario, motor vital de la productividad económica agroindustrial. Habiéndose terminado sus diseños, y estando sus expropiaciones avanzadas, corresponde licitar ahora las obras para contar con una nueva y remozada ruta logística para la actividad productiva regional.
- 7.8. Inicio del proceso de licitación de obras para la Ruta Andina. En términos de desarrollo interior, y como parte del eje de desarrollo de Turismo, esta ruta, que atraviesa nuestros Parques y Reservas Naturales como parte de la ruta Cusco – San Pedro de Atacama, resulta fundamental terminar su etapa de evaluación ambiental y comenzar con el cronograma de licitación de obras.

- 7.9. Término de los diseños e inicios de los estudios ambientales de las Rutas Interiores Estructurantes (Ruta A-31 y A-35). Otro de los proyectos relevantes para el desarrollo económico (tanto productivo como turístico) de la región, son las rutas que interconectan las comunas de Camarones, Arica y Putre a través de las Rutas A-31 y A-35. Comprometidas en el marco del PEDZE, constituyen vías relevantes para incrementar en cobertura y calidad nuestra conectividad interior.
- 7.10. Inicio de los estudios para el Mejoramiento de la Prolongación 21 de mayo – Luis Valente Rossi. Otro de los sectores de rápido crecimiento y expansión comprende al Sector El Alto, por lo que desde ya se deben iniciar los estudios tendientes a normalizar esta ruta.
- 7.11. Iniciar el diseño para la restauración de la Ex Isla Alacrán y paseo borde costero Alacrán. Actualmente se encuentran en ejecución las obras para contar con protecciones de borde costero para la Ex Isla; sin embargo, se requiere avanzar con el diseño para la restauración de ésta, incorporando la peatonalización, un museo de sitio y un paseo de borde costero que la conecte de manera más armónica con un nuevo perfil costero de Arica.
- 7.12. Iniciar los estudios para el Mejoramiento del Paseo Borde Costero Chinchorro. Actualmente, con los cinco proyectos de borde costero sur (Cuevas de Anzota, Corazones, Playa Brava, El Laucho y La Lisera) se requiere comenzar a avanzar en el borde costero norte, integrándolo al perfil turístico regional.

8. Regionalización efectiva en materia económica: Zona Franca Autónoma

En línea con el desarrollo estratégico del sector logístico – industrial, se debe comenzar a planificar la infraestructura que soporte este mayor desarrollo esperado. Junto con impulsar la ampliación y facilitación de un plan de desarrollo para una zona industrial y logística fuera del radio urbano, propuesto en la medida de Tu Puerto Crece se debe considerar:

- 8.1. Impulsar la creación y desarrollo de Centros de Estudios en Energías Renovables y Desarrollo Tecnológico en una nueva zona logística e industrial, que sirvan de “negocios ancla” a la integración de cadenas de valor a los procesos logísticos. Lo anterior, incluyendo el desarrollo de actividades metal-mecánicas y de soporte técnico logístico.
- 8.2. Impulsar el estudio y análisis para la creación de un Centro Logístico Agroalimentario. Con el mejoramiento de la Ruta A-133 y el tramo de la Ruta 5, sector Terminal Agropecuario, se debe comenzar a consolidar una plataforma de desarrollo logístico en materia agroalimentaria que tienda a especializar y agregar valor al producto agrícola regional. Procesos de almacenamiento, packing, certificación de calidad y origen, y de transporte, deben ser desarrollados en espacios aptos para ello.

9. Proteger y preservar el medio ambiente de la región

Similarmente con las medidas planteadas en materia de recursos hídricos, se requiere comenzar a preservar y relevar la importancia de nuestro entorno, lo cual debe considerar al menos medidas como las que se mencionan a continuación.

- 9.1.** Inicio de los estudios para la Puesta en Valor del Humedal. El humedal del Valle de Lluta, ubicado en el sector norte de la ciudad, posee un enorme potencial para el desarrollo de actividades económicas asociadas al turismo. De esta forma, dentro de la propuesta del Plan Maestro de Borde Costero, se encuentra la construcción de un Parque Turístico con pasarelas peatonales y resguardo organizado del entorno a través de guardaparques que permitan cuidar y relevar este sector.
- 9.2.** Revisar la clasificación propuesta por el Nuevo Plan Regulador Comunal para el sector norte de la ciudad, sector del humedal para instalar plataformas industriales y logísticas dentro del borde costero norte.