

UNA VERDAD INELUDIBLE

¿Cómo será Chile al 2017? ¿Cómo seguir siendo competitivos? ¿Qué infraestructura se necesita para ello? El departamento de estudios de la CChC está elaborando el informe Infraestructura y Competitividad para identificar las presiones que el país deberá resolver en el futuro. Mientras tanto, el gobierno desarrolló un plan de infraestructura con miras al bicentenario y ya está pensando en otro para anticiparse al Chile del 2020.

Por Jorge Velasco Cruz



Diez años. Una década. ¿Cómo seremos los chilenos al 2017? ¿Cómo será nuestro desarrollo? Es muy difícil, casi imposible, pronosticar modas, diseños y tendencias particulares. Es, a su vez, poco práctico proyectar nuestra realidad sobre la base de un momento específico. El ejemplo del Transantiago es el más claro. Sus recorridos se estructuraron sobre la base de la encuesta "Origen-Destino", realizada el 2001, y los problemas han sido manifiestos tras su aplicación seis años después. "No es útil sacar una foto, porque la foto cambia. Y te puedes equivocar fuertemente", dice Cristián Díaz, economista de la gerencia de estudios de la Cámara Chilena de la Construcción. Entonces, ¿cómo pensar el Chile de mañana sin cometer grandes errores?

Durante la Semana de la Construcción 2007, realizada en el mes de mayo, el propio Díaz junto con Javier Hurtado, gerente de estudios de la CChC, presentaron el informe "Infraestructura y Competitividad". El mismo busca proyectar a diez años una realidad de país, que planteará una serie de necesidades en infraestructura que deberán ser resueltas para seguir creciendo y continuar siendo competitivos. "La visión que quisimos dar es más bien una visión ineludible, a grandes rasgos, sin entrar mucho en detalle. Porque creemos que estos grandes rasgos van a pasar sí o sí. Los detalles no los conocemos y, de hecho, nuestro mensaje es que es muy difícil conocerlos e intentar proyectarlos", explica Díaz.

El estudio comenzó a tomar forma a fines de 2006, para terminar de estructurarse a comienzos de este año. Ya se han recopilado la mayoría de los datos y está en proceso de redacción. Se espera que esté terminado durante el segundo semestre.

EL PAÍS DE MAÑANA

Lo ineludible, como señala Díaz, es que para 2017 los chilenos no seremos tantos, pero sí más viejos, y tendremos más dinero. Así de sencillo y así de complejo. Basado en una serie de datos fiables (Casen, Banco Central, INE) de lo que ha ocurrido desde 1990 en adelante, el estudio proyecta realidades más que probables para el futuro. En Chile habrá 18 millones de habitantes (versus 16,5 actuales), que tendrán US\$ 20 mil de ingreso per cápita al año (contra US\$ 12 mil de ahora) y cuya edad promedio irá en aumento. Para 2016 el 34% de la po-

blación tendrá más de 45 años, cifra que hoy es sólo de un 28%.

Ello, sobre todo si se compara con la realidad de países que hoy tienen ingresos similares, plantea ciertas problemáticas a resolver. Por ejemplo, la tasa de motorización actual es de 150 vehículos por cada mil habitantes. Con US\$ 20 mil de ingreso por habitante, la cifra tendría que aumentar a 400 vehículos, lo que no debiera ser ninguna sorpresa: países como Alemania, Italia, Francia, Portugal y Bélgica han sobrepasado esa cifra hace ya varios años. A su vez, la gente, al tener más dinero disponible y menos hijos, tenderá a moverse más y realizar

otras cosas, como desarrollar actividades turísticas. A su vez, al ser la población más vieja, probablemente se necesiten menos maternidades y más casas de reposo.

Entonces, ¿cuáles serán, en efecto, las presiones en infraestructura ineludibles? Cristián Díaz visualiza varias. "Lo natural es que la gente cada vez va a comprar más autos. Hay muchas familias que no tienen auto y en la medida en que se lo permitan sus ingresos, van a tener. A su vez, los autos cada vez van a ser más baratos", explica. Por ello, las carreteras interurbanas debieran ser modificadas: tener un "upgrade" a tres o cuatro pistas o ser duplicadas. Va a tener





que crecer la infraestructura de transporte urbano –autopistas, transporte público de superficie y subterráneo– de Santiago y otras ciudades de Chile. Los puertos, con el aumento del comercio, también deberán actualizarse. El manejo del agua también será muy importante, así como una infraestructura en salud acorde (en cantidad y calidad) a los cambios etéreos; con más dinero y un mayor nivel de aspiraciones, la población pedirá servicios de mejor calidad, ya no sólo lo básico.

MANTENER LA COMPETITIVIDAD

Todo ello debiera ocurrir para que el país continúe creciendo. Porque el crecimiento es el principal factor de superación de la pobreza en el país, con una incidencia del 85%. Y una manera importante de crecer es mejorando la competitividad. Y para ser competitivo, se debe tener una infraestructura adecuada. Aunque el panorama, en este sentido, no se ve tan alentador para Cristián Díaz.

De acuerdo con un estudio del World Economic Forum realizado el año 2006, Chile ocupa el lugar número 27 entre 125 países del ranking general de competitividad, con

un promedio de 4,85. En infraestructura tiene un promedio de 5,1 y se destaca en aspectos como la calidad de los teléfonos, transporte aéreo, oferta de electricidad y calidad de caminos. En general, está por sobre países como España, República Checa y Túnez, y bajo Malasia, Estonia, Corea, Nueva Zelanda, Luxemburgo, Irlanda, Bélgica y Australia.

“El punto es que esa buena evaluación no es para siempre”, señala Díaz, quien en el estudio define muy claro: competitividad es hacer las cosas mejor que los demás. Y para ser competitivos hay que ser eficientes (hacer lo mismo con menos o más con lo mismo) e innovadores (crear valor a través de nuevos conocimientos o de una nueva combinación de conocimientos preexistentes). “De alguna manera, nosotros creemos que hemos hecho las cosas bien. Que muchas veces, durante mucho tiempo, las hicimos mejor que los demás. Pero ya no. Por ejemplo, no hay proyectos de concesiones. El año pasado se adjudicaron dos proyectos y todos asociados al Transantiago. Y así para el futuro se ve complicado. Por lo tanto, empezamos a perder”, comenta. Ejemplifica: en Perú esperan concesionar quince mil

kilómetros de carretera. A la fecha, todas las concesiones en Chile suman dos mil quinientos. Sólo el 20% de los caminos están pavimentados. Mientras los países desarrollados invierten el 1,5% del PIB en caminos, en 2006 Chile sólo invirtió el 0,9%.

El desafío, dice Cristián Díaz, es seguir siendo competitivos como en la última década. Uno de los caminos es mirar los ejemplos de países a los cuales Chile podría parecerse, como Irlanda (que lleva una década creciendo al 6% y redujo el desempleo de 16 a 4,3%), Australia y Nueva Zelanda que, con situaciones geográficas y productivas similares a las de nuestro país, han obtenido mejores soluciones. “De acuerdo a nuestra visión, la mejor manera es mejorando la gestión del Estado. Por una parte, haciéndola más flexible, que de alguna manera responda más fácilmente a nuevas y más cambiantes demandas. Y, por otro lado, utilizar mucho más al sector privado para satisfacer estas demandas, que es casi todo lo contrario de lo que se está haciendo”, dice. Para ello, afirma, lo que debe hacer el Estado es generar las condiciones para que el sector privado opere oportuna y adecuadamente.

finning

PLANES DE INFRAESTRUCTURA

El gobierno, sin embargo, no se ha quedado quieto. En septiembre de 2006, la Presidenta, Michelle Bachelet, realizó el lanzamiento del “Plan de Infraestructura para la Competitividad” que pretende “establecer, en el mediano plazo, las bases para modelar el país de los próximos 30, 40 ó 50 años, atendiendo a que ello genera más competitividad, nuevos puestos de trabajo, mejor calidad de vida y crecimiento en regiones”. El proyecto incluye el trabajo de los ministerios de Transportes y Telecomunicaciones, Minería y Energía, y Obras Públicas. Uno de los ejes centrales anunciados será el de completar la red estructurante de fibra óptica nacional, de manera de llegar también con Internet de alta velocidad al mundo rural para favorecer la agricultura y el turismo, entre otras áreas. El plan fue elaborado para el período 2007-2010.

Tal como informó en la Semana de la Construcción el Ministro de Obras Públicas, Eduardo Bitrán, considera una inversión pública de US\$ 1.000 millones y de otros US\$ 2.500 a través de concesiones. El proyecto tiene tres ejes estratégicos fundamentales: infraestructura para la competitividad y calidad de servicio, el mejoramiento de la calidad de vida en áreas urbanas y rurales, la infraestructura para la integración del territorio. El objetivo es conservar y reponer la infraestructura vial existente, aumentar su capacidad, desarrollar terminales multimodales, acrecentar el acceso a zonas turísticas, mejorar la infraestructura de riego y proteger zonas de riesgo. Esto viene a confirmar una tendencia creciente: la inversión del MOP en infraestructura se ha duplicado en los últimos diez años.

De todo ello han salido una batería de iniciativas de acá al 2012. Pero todavía falta más. “Nosotros vamos a iniciar este año un trabajo que va a tener una altísima participación de las regiones, del sector privado, del sector público, en que pretendemos presentar el próximo año un plan de inversiones en infraestructura en una visión pensando en el país del 2020 con proyección al 2025”, dice Gabriel Aldoney, director nacional de planeamiento. Este trabajo será la continuación del Plan de Infraestructura para la Competitividad y en este momento están seleccionando a la consultora que los va a ayudar con él.

Para Aldoney, hay que mirar las experiencias que han vivido otros países más desarrollados, pero ofreciendo soluciones concretas con un gran valor agregado local.

“Lo que sí uno puede sacar como lección de esos países, es que efectivamente su desarrollo se ha basado en una gran inversión en infraestructura... Si nosotros como país no somos capaces de mantener un ritmo de inversión en infraestructura adecuado, olvidémonos de que vamos a alcanzar estas cifras”, sentencia. Y para ello, afirma, las cifras de inversión en esta materia tienen que estar por sobre el PIB.

En su opinión, el asunto no está sólo en realizar necesariamente grandes obras, sino en fijarse también en pequeños aspectos: construcción de caminos básicos o pavimento de caminos de tierra, por ejemplo. Su preocupación principal, en todo caso, se enfoca en procurar la conectividad de todo el territorio no sólo para mejorar el comercio, sino también para asegurar los servicios fundamentales a personas y pueblos aislados. A su vez, plantea que hay otros dos grandes desafíos futuros para la infraestructura:

mantenerla en buen estado e incorporarle un valor patrimonial estético que respete los medios ambiente y urbano. Para ello se está estudiando el desarrollo de concesiones de redes de conservación y mantenimiento.

El director de planeamiento tiene claro que ésta es una gran labor que el Estado no puede hacer solo. “Yo creo que las experiencias que ha habido en el ámbito portuario, aeroportuario y obviamente en infraestructura vial, hacen ver que es muy difícil pensar que este desafío se puede hacer sin una estrecha relación entre sector público y sector privado”, aclara. Lo que se complementa con el deseo de Cristián Díaz, quien a través del informe de Infraestructura y Competitividad plantea el fortalecimiento de la asociación públicoprivada, por medio del mejoramiento del sistema de concesiones y de la ley de financiamiento urbano compartido. Que así sea también debiera ser parte de un futuro ineludible. **EC**

