



“El plan estratégico de Chile está agotado”

El segundo tiempo del MOP está a cargo del ingeniero Sergio Bitar (PPD), el mismo que hace algunas semanas se enfrentó con pobladores de Puente Alto que reclamaban por las obras del Acceso Sur a Santiago. De este problema, de la responsabilidad de las empresas y de cómo Chile debe elaborar un plan estratégico de largo plazo, habla en esta entrevista el flamante ministro de la cartera.

POR DANIELA HERNÁNDEZ FOTOS VIVI PELÁEZ

Son pasadas las seis de la tarde y en la oficina del Ministro todos corren. Al día siguiente la comitiva del MOP, incluido Bitar, parte con dirección sur para supervisar las obras del Plan Chiloé, el megaproyecto que pretende revitalizar la alicaída conectividad de la isla luego de que el anterior ministro del ramo, Eduardo Bitrán, desechara el puente sobre el Canal de Chacao.

En medio de la vorágine, Sergio Bitar se sienta y comenta que están a full con las Obras Bicentenario y que se vienen muchos proyectos. “Y el tiempo siempre es poco”, asegura.

En los mapas que nos muestra aparecen algunos puertos, edificios y carreteras. Tan largas como las de su carrera de político, que comenzó a construirse en 1968, cuando fue nombrado Gerente de Planificación Industrial de la CORFO, por el gobierno de Eduardo Frei Montalva. Luego, en los convulsionados años 70 fue Ministro de Minería de Salvador Allende, hasta que el Golpe lo alejó del ruedo político. En 1985 volvió del exilio y participó en la fundación del Partido por la Democracia (PPD), colectividad que ha encabezado en reiteradas ocasiones.

Con la vuelta de la democracia, Sergio Bitar se lanzó por un cupo en el Parlamento y en 1993 fue electo senador por la Primera Región. Ocupó el sillón hasta el 2002, año en que fue

designado Ministro de Educación por Ricardo Lagos. Sin embargo, a fines de 2005 renunció para unirse a la campaña presidencial de Michelle Bachelet.

Ahora está de vuelta. En enero, y comenzando el segundo tiempo del período presidencial, asumió la cartera de Obras Públicas con una misión clara: pasar de la planificación a la ejecución de obras marcando el acento en la reactivación de la Ley de Concesiones y el incremento en las inversiones, siempre cuidando el servicio al cliente.

¿Cuáles son los principales temas del ministerio para este 2008?

Los plazos son muy cortos. Yo entré en la se-

gunda mitad del gobierno de Michelle Bachelet y la presión es muy alta. Sobre todo por los resultados inmediatos, eso conspira contra una planificación más a largo plazo. A todo nivel.

Tener una visión del país para saber qué infraestructura vas a necesitar de aquí a veinte años más, es fundamental. Entonces diría que, por la brevedad del tiempo, la tarea número uno es acelerar las obras. Eso significa más ejecutividad, ir resolviendo las trabas que están pendientes en algún proyecto.

Junto con eso viene conseguir más recursos. Por eso mi segunda prioridad es Concesiones, reactivarlas para complementar lo que implica una inversión pública muy alta y hay otros temas adicionales.

¿Cuáles serían esos temas?

Uno es la proyección social del MOP. Es un ministerio que aparece muy duro, en términos de su función, lo que opaca su otra importante labor que es mejorar la calidad de vida de las personas. Estas obras, en la medida que se van terminando, hacen que la gente viva mejor. Por eso hay una intención de generar más interacción con la ciudadanía, de escuchar cuando se hagan las obras, por recoger observaciones

y reclamos. Ser capaces de entregar toda la información de los proyectos.

El otro tema importante es el del agua. Ése es, a mi juicio, un factor absolutamente estratégico y hay que redefinir muchas cosas. Tenemos que tener una política mucho más potente de embalses, mejorar los canales, los embalses subterráneos, etc. El buen manejo de las cuencas es una prioridad que tenemos que acelerar.

¿Cuál es la importancia de las concesiones en el desarrollo de la infraestructura?

A pesar de sus deficiencias, sin las concesiones no tendríamos esta revolución de infraestructura que hemos tenido. Con el paso de los años se han levantado obras que de otra forma no se podrían haber hecho, no sólo por el dinero, sino porque es necesario tener capacidad de ejecución, de ingeniería y diseño. Chile se ha puesto en la cima, logrando mejorar notablemente los estándares de calidad.

No obstante, la experiencia nos ha mostrado que hay que afinar cosas. Por eso es importante que la Ley de Concesiones restrinja el ámbito de la discrecionalidad y proteja mejor dos cosas: los intereses de los

usuarios (estándares de servicio) y los intereses del Estado.

¿Cuáles son las prioridades para el tema de las concesiones?

La intención es dar un giro hacia la atención de la ciudadanía. Le estoy pidiendo a las concesionarias que tengan cuidado. Que cuiden los seguros por si hay accidentes, que cuiden la atención inmediata dentro de las carreteras, que las señalizaciones sean de calidad, que indiquen los costos del peaje. En definitiva, que mejoren y aumenten el servicio. Las concesiones son utilizadas por millones de personas todos los días y los chilenos se han acostumbrado a un estándar de calidad más alto, exigen más y hay que ir progresando. Las buenas empresas tienen que tener una disposición más abierta al mejoramiento de los servicios.

¿Hacia dónde tiene que apuntar el desarrollo estructural de nuestro país?

Lo primero es aumentar la inversión y, por lo tanto, disponer de nuevas obras, porque a mi juicio el plan estratégico de Chile está agotado. Chile no tiene una visión estratégica de largo plazo, por lo tanto cuesta más discernir qué

obras son relevantes cuando no son parte de un gran plan diseñado con anterioridad.

Entonces, me preocupa que tenemos muchos proyectos, muchas iniciativas privadas, pero son todas partes de una pieza que no está clara. Hay que definir un plan estratégico de largo alcance. Uno que se vaya armando con las distintas piezas, pero todas bien ensambladas en este puzzle. Esa visión significa contestar la pregunta; "¿Qué infraestructura necesitamos si queremos ser un país agroindustrial, un país con gran potencial turístico, con un desarrollo potente del borde costero, y además expandirnos hacia la zona austral?" Todo eso establece normas y visiones distintas desde el punto de vista de la infraestructura.

En lo que respecta a la infraestructura vial, ¿cómo está preparado nuestro país para la gran cantidad de vehículos que están circulando?

Realmente es un problema mayor. El volumen de obras que hemos hecho es cuantioso y ya está todo saturado. El aeropuerto Arturo Merino Benítez se ha ampliado en reiteradas ocasiones y en unos años más vamos a tener que licitar nuevamente otra ampliación de instalaciones.

La infraestructura es la base para crecer, pero el crecimiento comienza a exigir condiciones de mejor calidad y mayor envergadura de manera que vamos a tener que invertir bastante más. Además, debemos trabajar políticas de transporte más razonables que las actuales. En ese sentido, si los tacos son la medición de los volúmenes de infraestructura que necesitamos, hay que tener cuidado, porque el país puede empezar a gastar una cantidad enorme

en infraestructura cuando puede invertirla en más colegios o mejor educación, salud o vivienda. No se trata sólo de satisfacer a los que poseen automóvil.

¿Cuál es el estado de avance de las Obras Bicentenario?

El Plan Bicentenario incluye obras a lo largo de todo el país. De Arica a Punta Arenas y gran parte de ellas estarán terminadas el 2010. En el ministerio tenemos un catálogo completo de cuáles son las más importantes. Pero, sin duda, la obra cultural de mayor interés será la remodelación del edificio Gabriela Mistral (Ex Diego Portales). Además hay obras de riego, caminos en el plan lacustre, el Centro Cultural de Valparaíso, entre otros.

¿Cómo ha sido el paso del Ministerio de Educación al de Obras Públicas?

Son bien distintos. Las exigencias y prioridades en educación requieren de una labor parlamentaria mucho mayor. Por ejemplo, la reforma que establecía los doce años de escolaridad obligatoria y gratuita, la evaluación de los profesores, la Jornada Escolar Completa, el crédito con aval del Estado para los estudiantes universitarios, etc., fueron cambios complejos que demandaron mayor tiempo. En ese tiempo construíamos una escuela por día. Todo ello requería de más trabajo en la Cámara.

Lo segundo, es que el Mineduc implicaba un esfuerzo superior en cuanto al sello de políticas estratégicas de mediano plazo. Es decir, era necesario que constituyera una comisión fuerte sobre los diversos temas que van cambiando los currículos de enseñanza.

En Obras Públicas los énfasis son distintos. Es más inmediato, más gerencial y hay que tener la capacidad de poner en marcha las obras.

Ahora, ambos ministerios tienen algo en común: son los dos grandes pilares del desarrollo de un país. La educación y la infraestructura.

¿Cómo contribuye el Ministerio de Obras Públicas al tema energético?

Yo como ministro me he interiorizado mucho en las formas de energía como la nuclear y otras. Pero en lo que concierne al ministerio lo más importante pasa por el agua: los derechos de agua, centrales de pasada, centrales hidroeléctricas, etc. Además de lo relacionado con vialidad y la transmisión eléctrica, pues caminos y transmisión van de la mano. Por todos esos lados se topa con la energía.

¿Cómo se ha visto el tema de las centrales hidroeléctricas en el sur?

El Gobierno ha definido procesos que actualmente están en curso. Mi opinión es que Chile necesita una potencia instalada de aquí al 2020, que llegue al doble de la actual. Tenemos que duplicar todo lo que hemos construido en 12 años y, por donde lo miremos, vamos a tener conflictos. Si hablamos de gas sólo vamos a poder surtirnos cuando estén terminadas las dos terminales de gasificación. Pero después, ¿la opción va a ser llenarnos sólo de carbón? Y los defensores del medioambiente, ¿dónde están?

Mi convicción es que debemos construir las centrales del sur. No veo de qué manera vamos a generar la energía que falta sabiendo que la hidroelectricidad es la menos contaminante. Debemos hacerlo cuidando la superficie de la Patagonia, que las áreas de embalsamiento sean chiquitas y que la emisión eléctrica se haga de la forma más amigable con la naturaleza.

¿Cómo definiría su relación con la Cámara Chilena de la Construcción?

Es un gremio muy serio, además el presidente es un buen amigo de los tiempos de la Escuela de Ingeniería.

Con la Cámara tenemos que trabajar en conjunto, particularmente en lo que necesito más apoyo que es el comportamiento de las empresas constructoras. Porque he detectado algunas cosas que son complicadas y para eso el apoyo de la Cámara es fundamental. Pero, sin duda, lo que más valoramos es la labor social que están desarrollando. Todo lo que inviertan en educación, formación y capacitación es bienvenido. **EC**

