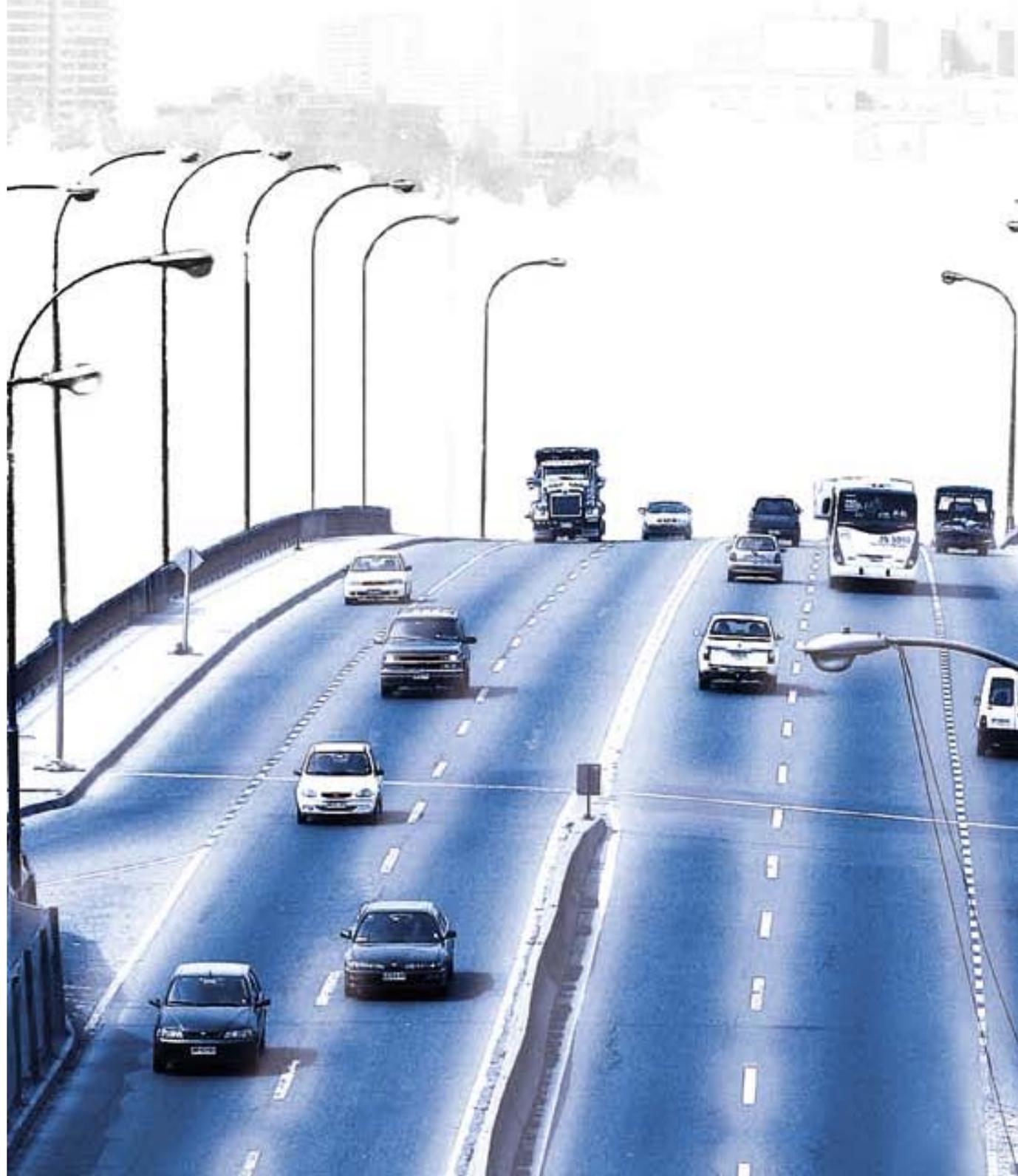


CHILE 2020:

Infraestructura PARA EL FUTURO



Hace casi un mes, el ministro de Obras Públicas, Sergio Bitar, constituyó un consejo asesor para proyectar Chile al 2020, una instancia clave para definir cuál será la infraestructura que necesitará el país y en el que participan entidades públicas, académicos y organizaciones gremiales como la Cámara Chilena de la Construcción.

POR DANIELA HERNÁNDEZ RODRÍGUEZ
FOTOS VIVI PELÁEZ RETRATO SOLANGE REYES

El 8 de abril de 1993, en un documento firmado por el entonces Presidente Patricio Aylwin, el ministro de Obras Públicas (MOP), Carlos Hurtado, y el ministro de Hacienda, Alejandro Foxley, quedaba adjudicada la primera obra pública a concesionarios privados. Se trataba del Túnel El Melón, una estructura vial de varios kilómetros para sortear la cuesta del mismo nombre. Su construcción fue el inicio de una alianza público-privada que ha reformado la cara de la infraestructura en Chile. A esa obra le seguirían carreteras, puentes, autopistas, aeropuertos, cárceles, estadios, plazas y hasta el Centro de Justicia de Santiago, pieza clave para poner en funcionamiento la Reforma Procesal Penal.

Según cifras entregadas por el MOP, la política de concesiones permitió que la inversión en el sector aumentara de 139 mil millones de pesos en 1990 a 723 mil millones en 1999. Mientras que para la década 2000-2009 el ministerio pretende impulsar aún más la asociación público-privada con inversiones que superarán los 5.500 millones de pesos.

Sin embargo, aseguran los expertos, aún falta mucho para que Chile alcance los estándares de países desarrollados. “Nuestro país ha dado un paso tremendamente grande en temas de infraestructura en los últimos años. Si uno se compara con países de la región, Chile ha mejorado de forma importante en cuanto

a calidad y cantidad de infraestructuras. Hoy día viajar es simple, las vías son buenas, las carreteras, el aeropuerto está cerca. Pero claramente no estamos a la altura de los países desarrollados y nos falta mucho por recorrer”, explica Javier Hurtado, gerente de estudios de la Cámara Chilena de la Construcción.

Comparte esta idea el director del Instituto de Investigación y Ensayo de Materiales (IDIEM) de la Universidad de Chile, Fernando Yáñez. “Estamos teniendo un desarrollo acelerado, pero no podríamos decir que tenemos la estructura suficiente. Hay una escasez de infraestructura por ejemplo en obras portuarias, en algunos caminos transversales y qué decir de la energía. Se ha avanzado, pero falta mucho”.

Para 2008, la Ley de Presupuestos asignó más de US\$ 2.500 millones al MOP, cifra que supera en un 27% las del presupuesto de 2007. Los recursos se dividen en seis áreas: arquitectura, aeropuertos, obras portuarias, agua potable rural, obras hidráulicas y vialidad. Todas las mejoras en esos sectores recorren Chile de norte a sur y de la cordillera hacia el mar. En carpeta existen proyectos de mejoras y generación de nuevas obras de diverso tipo: caminos interurbanos, carreteras, puentes, vías férreas, centrales hidroeléctricas, terminales en puertos, túneles, aeropuertos y un largo etcétera.

CHILE VERSIÓN 20.20

“El ministerio de Obras Públicas quiere ponerse a la cabeza del pensamiento pros-

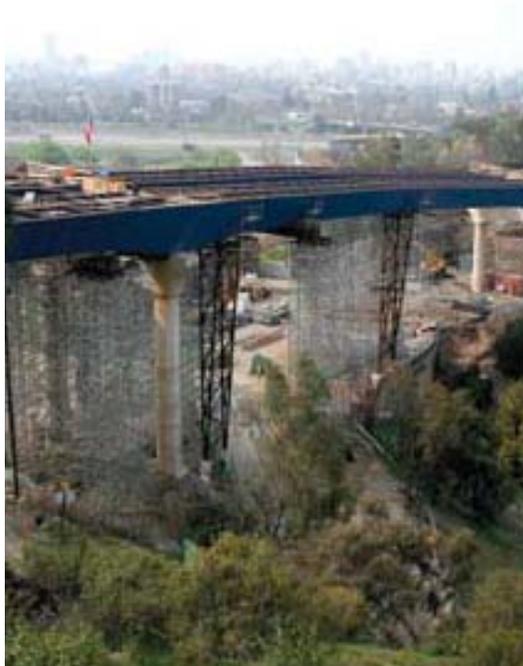
pectivo, de manera que nuestras obras vayan encaminándose en la dirección que nos va a requerir el futuro”, señaló Sergio Bitar en la primera reunión del consejo asesor. Javier Hurtado, de la Gerencia de Estudios de la CChC y participante del encuentro complementa la afirmación del titular de OO.PP. “La idea es delinear el desarrollo del país respondiendo estas interrogantes: ¿qué se puede esperar de Chile en unos años más? y ¿dónde queremos estar? Definir eso es clave para saber la infraestructura que necesitamos, si no tenemos claridad no podremos crecer ni seguir compitiendo”.

¿Cuáles son, entonces, los desafíos de un país que debe mantener su competitividad, crecer y desarrollarse? Algunas luces las entrega el Balance de Infraestructura desarrollado por la CChC, que deja como inquietud, por ejemplo, la modernización de los marcos regulatorios; “(...) ya que la regulación inapropiada sumado a la disminución del ritmo de inversiones debilitan la iniciativa empresarial, la productividad y competitividad de las economías (...)”. Además recalca la importancia de contar con una política de infraestructura ‘integral’. “(...) Un plan director de corto plazo, presentado como sustento de planes de mediano y largo plazo, que permitan el desarrollo de la infraestructura de manera ordenada y coordinada entre los distintos sectores (...)”.

El estudio, que es actualizado cada dos años, fijó en US\$ 20.663 millones la inversión que al año 2012 se debiera haber destinado a diversas obras públicas para que Chile mejore

su competitividad, fortalezca su presencia en los mercados internacionales, logre mayor crecimiento y ofrezca más bienestar a su población. Más puntualmente, los recursos se distribuyen en ocho áreas estratégicas siendo vialidad urbana e interurbana la que requiere la inversión más fuerte con una cifra que alcanza los US\$ 10.416 millones de dólares. Le sigue el sector sanitario con un 21,8% del total y el energético, que estima inversiones que superan los tres millones de dólares (16,8%). Más abajo se ubican los puertos y aeropuertos que suman mil millones de dólares (5,5%). Por último, el informe incorpora las áreas Hospitalarias y Penitenciarias que significan un 4% de los recursos estimados.

Una aproximación desde otro punto de vista realiza el director ejecutivo del Observatorio de Ciudades de la Facultad de Arquitectura de la Universidad Católica, Pablo Allard, quien plantea que en los próximos años lo que crecerá no será la cantidad de personas en la ciudad, sino los ingresos de la población. “Y las demandas van a ir por el lado de la calidad. Las necesidades básicas están prácticamente cubiertas, ya no es la cobertura o el número de viviendas sino la calidad de éstas. No es la cobertura de la educación, sino la calidad lo que se discute ahora. Todo ello implica una mayor sensibilidad y cuidado especialmente en la planificación e implementación de proyectos”.



Según el análisis de los expertos, una mejora en la infraestructura de puertos y aeropuertos es vital para favorecer las exportaciones y sacar provecho de todos los tratados que se han firmado con otros países. Eso sería un aporte sustantivo a la competitividad de Chile.

Hasta acá los trazados para mejorar el equipamiento de Chile se mueven entre calidad y buena gestión. Sin embargo, hay un punto que puede determinar no sólo la vida útil de una obra gruesa, sino que garantizar la recuperación y ganancia de la inversión. Se trata de la conservación y mantención de la construcción. “En términos generales, se podría decir que la infraestructura en Chile, especialmente la pública, ha tenido muy baja conservación, no han habido políticas destinadas al respecto. En otras palabras, se nos ha ido carcomiendo la infraestructura”, explica Fernando Yáñez, director del IDIEM. Eso, aclara, no significa que algunas obras no se hayan conservado, “pero claramente ha faltado una política de conservación”.

Una de las áreas más afectadas por esta situación es la de grandes obras civiles como los puentes, estructuras muy específicas que requieren de cuidados y de la inyección constante de fondos para mantenerlos en buen estado. “Chile llegó a un punto en el que tiene que asignar recursos anuales para un plan de mantención de puentes, eso tiene un costo y un espacio de tiempo. Hay que evaluar las estructuras, hacer seguimiento, y eso requiere técnica y tecnología. Pero gastar en la salud del puente implica alargarle su vida útil. Es un negocio redondo, un puente mal cuidado tendrá que ser reemplazado más pronto. O sea, si un puente fue hecho para durar sesenta años y dura treinta, quiere decir que costó el doble”, aclara Yáñez.

RESUMEN DE REQUERIMIENTOS DE INVERSIÓN 2008-2012 Y COMPARACIÓN CON INFORME ANTERIOR DE 2006 (MILLONES DE DÓLARES DE 2008)

Sector	2006-2010	2008-2012
Vialidad urbana	2.522	4.635
Sector eléctrico	3.175	3.470
Infraestructura portuaria	451	850
Sanitario y manejo de aguas lluvia	3.663	4.500
Ferrocarriles	348	292
Vialidad Interurbana	6.705	5.781
Aeropuertos	330	295
Infraestructura hospitalaria y penitenciaria	n.d.	840
Total	17.193	20.663

n.d.:No disponible, este sector no estaba incluido en el Balance anterior



El deterioro o simplemente la falta de la infraestructura necesaria para hacer crecer a Chile puede ser muy perjudicial, especialmente si queremos ser un país con un buen nivel de competitividad. “Deberemos, más que duplicar la inversión en infraestructura pública en la próxima década para dotar al país de la capacidad de elevar su integración internacional,

mejorar sus servicios, reducir costos, elaborar más proyectos, contar con más ingeniería y así mantener el empuje de las exportaciones de bienes y servicios como motor de crecimiento. Sólo con una infraestructura de excelencia lograremos aprovechar bien la gran ventaja de los TLC que hemos conseguido”, dijo hace poco el titular de OO.PP. en un encuentro denomina-

do “Globalización y la nueva infraestructura”. En las regiones, los requerimientos por infraestructura son cada vez más urgentes. Muchas ciudades necesitan renovar instalaciones portuarias, caminos y puentes, especialmente aquellas zonas en donde una buena conectividad es clave.

do “Globalización y la nueva infraestructura”.

En esa línea de inversiones, desarrollo y economía, existe una figura que con una mala o buena gestión política y ejecutora puede alterar los avances del área de infraestructura. Se trata del ministro de Obras Públicas, un cargo de confianza (como el de todos los jefes de carteras) que requiere de un riguroso ma-

LAS DEMANDAS A NIVEL REGIONAL

Durante este último tiempo, las regiones han manifestado la necesidad de incrementar y mejorar su infraestructura a todo nivel. Algunas ciudades exigen aportes para solucionar el tema del transporte, otras demandan más conectividad, determinadas localidades claman por nuevos hospitales, escuelas o caminos. También están aquellas que simplemente exigen más celeridad para ejecutar los proyectos; es el caso de Puerto Montt. “El ritmo de construcción que se observa en la zona no se puede comparar con Santiago u otras regiones. Ha sido muy lento. Pasa, por ejemplo, con el aeropuerto El Tepual. Hace muy poco tiempo salió la concesión para su ampliación, pero cuando esté terminado, el nivel de pasajeros habrá vuelto a aumentar”, asegura Carlos Seguel, presidente de la Delegación Regional de la CChC en Puerto Montt.

Distinta es la situación en Valparaíso, zona estratégica y plataforma de entrada y salida de gran parte de las exportaciones del país. En esa zona la conectividad es buena, pero las fallas están en la mantención, conservación y reposición de vías. “A eso se suma el aumento de la población,

que ha traído aparejado un importante crecimiento inmobiliario en torno a rutas como la 68 y la 5 Norte, lo que está aumentando el tráfico de residentes y saturando la capacidad de integración de esas rutas”, explica el presidente de la Delegación en Valparaíso, Vicente Martínez.

Si miramos hacia el norte del país, las necesidades son similares. La región de

Cuando llega el momento de mirar hacia el futuro, las delegaciones despliegan una lista de requerimientos que buscan mitigar el impacto del crecimiento de las ciudades y mejorar la conectividad.

Antofagasta, siendo la región de la gran minería, cuenta con una red caminera con bajos estándares de calidad y en muy mal estado de conservación. Según Carlos González, presidente de la Delegación Regional de Antofagasta, “deberíamos tener, no al 2020, sino a corto plazo, carreteras con doble vía y con todas las instalaciones correspondientes, que permitan

un tránsito expedito en la ruta 5, ruta 1, ingresos a la ciudad de Antofagasta, Carmen Alto a Calama”.

Y cuando llega el momento de mirar hacia el futuro, las delegaciones despliegan una lista de requerimientos que buscan mitigar el impacto del crecimiento de las ciudades.

En Valparaíso existe la urgencia de contar con el Plan Regulador Metropolitano de Valparaíso, documento que supone un ordenamiento territorial en un horizonte de 30 años y en cuya elaboración participó la CChC. Con el nuevo instrumento, afirma Martínez, “se podrá hacer frente a los grandes desafíos que conlleva el alto crecimiento demográfico que registra esta zona y buscar soluciones para poder planificar la infraestructura urbana, de vialidad y habitacional que la región necesita”.

En Puerto Montt, en tanto, las demandas se reducen a una sola: definición de plazos y fijación de metas. “Nos estamos poniendo al día y cuando logramos llegar a una meta nos damos cuenta que el crecimiento nos ha pillado otra vez. Eso es producto de la lentitud con la que se hacen las cosas”, finaliza Carlos Seguel.



“Estamos teniendo un desarrollo acelerado, pero no podríamos decir que tenemos la estructura suficiente. Hay una escasez de infraestructura por ejemplo en obras portuarias, en algunos caminos transversales y qué decir de la energía. Se ha avanzado, pero falta mucho”, explica el director del Instituto de Investigación y Ensayo de Materiales (IDIEM) de la Universidad de Chile, **Fernando Yáñez**.

nejo político y estratégico. “En lo que se haga en el ministerio su figura es determinante. El pensamiento estratégico que tenga respecto a la infraestructura y cómo llevarla a cabo, a lo mejor no marca muchas diferencias en lo que se debe hacer, pero en el cómo eso se lleva a cabo pueden haber muchas distinciones. Un ministro puede tener las ideas claras, pero la forma en que las aplica puede ser desastrosa”, advierte Fernando Yáñez.

Ante eso, Javier Hurtado, de la CChC propone separar los roles políticos de los ejecutores. “Uno debiera buscar que las instituciones

generadoras de cosas sean lo más estables posibles”, y para eso los profesionales que ocupen esos puestos deben ser elegidos por sus méritos en esa área y no tanto en lo político. “Los ministerios tienen un rol de generación de políticas públicas, de instaurar caminos y visiones para hacer las cosas, pero los ejecutores son profesionales. El error de nuestro país es que hemos mezclado por mucho tiempo lo técnico, la ejecución con lo político, y creo que esas cosas no deberían juntarse”.

Todos los retos que se presentan son sólo una pequeña porción de la gran torta de la

infraestructura en Chile. Una torta con varios ingredientes que se consume y se vive en las ciudades. El gran desafío de las ciudades chilenas, asegura Pablo Allard, “es poder seguir complejizando su oferta de infraestructura. Levantándola no sólo en términos de plataforma de nuevos servicios para generar los niveles de competitividad que necesitamos para mantenernos en la senda del desarrollo, sino que además esa competitividad tiene que ver con aspectos cualitativos. La calidad de vida, del entorno urbano, no es un tema menor en esta nueva generación de infraestructura”, finaliza. **EC**