



Juan Andrés Fontaine, ministro de Obras Públicas.

Juan Andrés Fontaine

LAS PRIORIDADES DEL MOP

EL MINISTRO DE OBRAS PÚBLICAS ABORDA LOS DESAFÍOS DE SU CARTERA PARA LOS PRÓXIMOS AÑOS, DESTACA EL ROL DE LAS CONCESIONES EN EL DESARROLLO DE LA INFRAESTRUCTURA Y MANIFIESTA SU INTENCIÓN DE MANTENER UN ESTRECHO VÍNCULO CON LA CChC. “ES EVIDENTE QUE NUESTRA INFRAESTRUCTURA CAMINERA Y AEROPORTUARIA ESTÁ COPADA Y CON URGENCIA DEBEMOS ENCARAR NUEVAS INVERSIONES PARA MEJORAR SU CAPACIDAD Y ESTÁNDAR DE SERVICIO”, AFIRMA.

Por Jorge Velasco Cruz_ Fotos Gentileza Ministerio de Obras Públicas

Ingeniero comercial y máster en Economía, Juan Andrés Fontaine tiene una dilatada trayectoria empresarial y se ha destacado también como director y gerente de Estudios del Banco Central, miembro del Consejo Directivo de la Fundación Libertad y Desarrollo, y como ministro de Economía del primer gobierno de Sebastián Piñera. Ahora regresa como ministro de Obras Públicas y después de algunas semanas está plenamente compenetrado en sus nuevas funciones.

“Construir el Chile del futuro demanda una mirada puesta en el largo plazo, lo que exige institucionalizar una visión y proyectar las obras de infraestructura necesarias para los próximos 40 años, considerando tendencias económicas y demográficas, desafíos tecnológicos y climáticos, como el efecto del cambio climático en las disponibilidades de agua y los requerimientos que impone en el diseño de las obras. Somos un ministerio con mirada de futuro, cuyos proyectos de infraestructura son obras de Estado que

trascienden a los gobiernos”, comenta.

Las obras del Ministerio de Obras Públicas (MOP), señala Fontaine, promueven el desarrollo económico y social del país, ya que entregan mayor movilidad a las personas, crean oportunidades y aumentan la productividad. En este contexto, para el actual periodo presidencial, el programa del MOP contempla cuatro ejes prioritarios: desarrollar un plan de obras de largo plazo, que trascienda los gobiernos y que incluya temas como innovación tecnológica y cambio climático; acompañar la ejecución de los proyectos para que se materialicen en tiempos óptimos; impulsar inversiones en infraestructura logística e hídrica; cumplir un rol social, con mejoras en la conectividad de zonas extremas y rurales, a lo que se suman labores preventivas y de reconstrucción en caso de emergencias.

¿A qué tareas se abocará de manera más urgente el MOP durante este año?

Hay una amplia cartera de proyectos que tienen retraso, tales como el Aero-

puerto Arturo Merino Benítez (AMB), Américo Vespucio Oriente, Carretera de la Fruta, puentes como el de Chacao y el Industrial de Concepción, hospitales como el Salvador Geriátrico y el Sótero del Río, y varios embalses. Todos deben ser activados para entrar en servicio oportunamente. Además, se debe preparar para aplicar ahora o en las nuevas licitaciones de los contratos de autopistas y aeropuertos que vencen prontamente, un conjunto de iniciativas para mejorar la experiencia de los usuarios, como peajes sin barreras, señalética, pesos máximos y seguridad. Es evidente que nuestra infraestructura caminera y aeroportuaria está copada y con urgencia debemos encarar nuevas inversiones para mejorar su capacidad y estándar de servicio.

¿Cuáles son las mayores necesidades de Chile en obras públicas?

Hay necesidades en infraestructura logística e hídrica y debemos mejorar los estándares de las carreteras. En esta materia, hay que preparar y proceder a relícitar 1.500

“CONSTRUIR EL CHILE DEL futuro demanda una mirada puesta en el largo plazo, lo que exige institucionalizar una visión y proyectar las obras de infraestructura necesarias para los próximos 40 años”.

EL PAPEL DE LAS CONCESIONES

El ministro Juan Andrés Fontaine valora las concesiones como una “herramienta principal de nuestra gestión, en una amplia gama de sectores que serán evaluados caso a caso”. Por eso, enfatiza que durante el actual gobierno se expandirán. “Vamos a potenciar las iniciativas privadas con mejores estímulos para sus creadores y rápida tramitación. En cuanto a su implementación en otras áreas, estas serán evaluadas. Además de hospitales y cárceles, podrían incluirse trenes de cercanía y Metro”, agrega.

¿Cómo impulsarán las concesiones en este gobierno?

Potenciaremos las iniciativas privadas de obras concesionadas, mejorando el reglamento correspondiente, con mejores plazos de tramitación y estímulos al que aporta la iniciativa. Reimpulsaremos concesiones de infraestructura de autopistas, aeropuertos, puertos, trenes, embalses, hospitales, cárceles y otros.

kilómetros, cuyas concesiones vencen en 2018-2022, con autopistas de nueva generación. Algunas de ellas son las Rutas 5, 68 y 78. Es clave hacerlas con un nuevo estándar de servicio, de manera que la experiencia de viaje sea mucho mejor para sus usuarios. Esto incluye tener doble vía desde Arica a Chiloé, terceras vías en zonas con más tráfico como Santiago-Rancagua, y mejoras en cuanto a seguridad y peajes automáticos.

¿Qué tareas implementará para desarrollar iniciativas que no se han podido materializar?

Los proyectos se han demorado por dificultades técnicas, regulatorias, de relación con las comunidades y del propio Estado. Que un proyecto sea entregado en concesión no le quita el carácter de obra pública. Hay una responsabilidad del MOP en agilizar procesos, obtener autorizaciones como la Resolución de Calificación Ambiental (RCA) y otras. También buscaremos resolver anticipadamente opiniones divergentes que puedan existir al interior del mismo Gobierno. Habrá un trabajo de anticipación de los problemas y búsqueda de soluciones.

OTRAS TAREAS

El anterior gobierno desarrolló el “Plan Chile 30/30, Obras Públicas y Aguas para el Desarrollo”, que busca definir los estándares y deficiencias de infraestructura y agua para llegar a ser un país con un ingreso de US\$ 30 mil dólares per cápita al año 2030, con una infraestructura acorde. Al respecto, el ministro Juan Andrés Fontaine comenta que “lo estudiaremos en profundidad para definir qué es factible de hacer y qué no. El Plan quinquenal entregado en febrero contem-

pla inversiones por US\$ 6.800 millones para los próximos años, con proyectos que hay que estudiar y diseñar. Lo más importante es la modernización (vía relicitación) de las rutas 5, 68 y 78 por US\$ 2.900 millones.

Además de la ejecución de obras, el ministro Fontaine tiene varios otros desafíos que por años han estado rondando en el Ministerio de Obras Públicas. Dos de ellos son la implementación de un mecanismo de resolución temprana de controversias y la puesta en marcha del Fondo de Infraestructura.

“Somos partidarios de anticipar los problemas y resolverlos. Algunas controversias se producen en el momento del diseño de los proyectos. Por eso, se deben identificar posibles cambios para que, al adjudicarse, sean resueltos. Hay que avanzar en los estudios correspondientes previo a las licitaciones. Por ejemplo, antes los proyectos se licitaban una vez que ya tenían la Resolución de Calificación Ambiental (RCA). Hoy día no es así: primero se licita y después se hace el estudio ambiental. Es una fórmula que podríamos cambiar y mejorar para que haya mayor rapidez. Otra de las controversias se suscita en la ejecución de la construcción. Para eso los paneles de expertos y otros mecanismos de arbitraje son una solución temprana que muchas veces es eficaz”, explica el ministro Fontaine.

¿Qué se espera en cuanto a la implementación del Fondo de Infraestructura?

El Fondo de Infraestructura es una institución que se va a crear para efectos de planear y agilizar la inversión en infraestructura. Existe una ley que ya se aprobó. Hay que implementar esa institución, a través de un

Recorrido por las obras de ampliación del Aeropuerto Arturo Merino Benítez.



“POTENCIAREMOS las iniciativas privadas de obras concesionadas, mejorando el reglamento correspondiente, con mejores plazos de tramitación y estímulos al que aporta la iniciativa”.

LA RELACIÓN CON LA CChC

El ministro Juan Andrés Fontaine espera mantener un estrecho vínculo con la CChC. “Además de la relación que tengamos con los constructores, tenemos las puertas abiertas para recibir y escuchar a todos los actores relevantes de la discusión pública en materia de obras públicas. Así como la ciudadanía, la Cámara Chilena de la Construcción es un actor de gran importancia. Esperamos contar con su gran capacidad para hacer estudios y recabar información del sector. Para nosotros es una fuente de información muy importante”, comenta.

El ministro en visita a los trabajos en el embalse Valle Hermoso, en Limarí.



reglamento, y después hacer un aporte de capital por parte del Estado para iniciar el funcionamiento de este fondo.

¿Qué opina de este instrumento?

Es algo que a mí me parece positivo, porque visibiliza la importancia de la infraestructura en Chile. También muestra la riqueza económica de la infraestructura que está funcionando en nuestro país y cómo ella puede utilizarse precisamente para

mejorarse y ampliarse en el futuro. Sin embargo, no es algo que vaya a operar inmediatamente, porque hay varias etapas que tienen que superarse todavía y existen varias complejidades que resolver respecto de la valorización de la infraestructura actual. Todo eso tiene sus complejidades técnicas. También hay que definir las políticas de endeudamiento contratadas en el contexto de la política fiscal.