



Alfredo Moreno, Ministro de Obras Públicas.

Alfredo Moreno

“DEBEMOS TENER UN NORTE CLARO EN MATERIA DE INFRAESTRUCTURA”

ESTE AÑO, EL MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS HA RETOMADO UN ROL ACTIVO QUE VA MÁS ALLÁ DE IMPULSAR LA ECONOMÍA A TRAVÉS DE LA REALIZACIÓN DE OBRAS, SINO QUE APUNTA A ABASTECER AL PAÍS DE LA INFRAESTRUCTURA NECESARIA PARA SEGUIR DESARROLLÁNDOSE EN LAS PRÓXIMAS TRES DÉCADAS, CONSIDERANDO NUEVOS FACTORES COMO EL CAMBIO CLIMÁTICO.

— Por Jorge Velasco_Fotos Vivi Peláez. —

Alfredo Moreno asumió en junio el Ministerio de Obras Públicas (MOP) con una amplia experiencia en cargos de la misma índole, como la Cancillería y el Ministerio de Desarrollo Social, un importante bagaje en el ámbito gremial como presidente de la Confederación de la Producción y del Comercio (CPC) y una larga trayectoria empresarial. Arribó a esta cartera con la certeza de que la infraestructura y las obras públicas son impulsoras del desarrollo del país.

“Chile se fue quedando atrás en esta materia y, al final, esa cuenta se paga. Por ejemplo, los aeropuertos están colapsados y las carreteras urbanas e interurbanas tienen sus capacidades bastante llenas. No se hicieron a tiempo las obras que había que realizar. Queremos cambiar esta situación, aunque no solo en materia de acelerar obras o de colocar recursos para hacer más proyectos. Creo que en Chile debemos tener un norte claro en materia de infraestructura”, comenta.

Este rol activo que está volviendo a tener el MOP queda de manifiesto con el plan de infraestructura por más de US\$ 20.000 millones para el periodo 2018-2022, anunciado por el Gobierno. A su vez, el MOP lanzó en junio una Agenda de Aceleración Económica para la puesta en marcha o licitación de proyectos por US\$ 1.382 millones.

Con todo, las concesiones están volvien-

do a su estatus de la década del noventa. Solo el 2020 se invertirían US\$ 1.700 millones por esta vía, el segundo monto más importante desde la puesta en marcha del sistema.

¿Cómo hará el MOP para lograr que se invierta lo anunciado en concesiones?

En primer lugar, se requieren más recursos humanos para la Dirección General de Concesiones y eso es parte de la Agenda de Aceleración Económica. Además, está la relicitación de una parte importante de la Ruta 5, lo que se hará en los años 2019 y 2020. A ello se agregará la extensión de la misma, que pensamos llegará hasta Iquique, la Longitudinal en Chiloé, algunas rutas nuevas en la zona de Concepción y nuevos puentes sobre el río Biobío.

Estas concesiones viales se suman a otras como las de hospitales, un ámbito en el que vamos a iniciar concesiones importantes que parten en los próximos meses. Adicionalmente, presentamos un plan por US\$ 1.400 millones para 17 aeropuertos. Varios de ellos van a quedar habilitados para vuelos internacionales y también para recibir líneas aéreas de bajo costo. Todo esto hace posible el plan que hemos presentado.

¿De qué manera van a mejorar los estándares de las obras concesionadas?

En las nuevas licitaciones, la idea es que se puedan mantener las velocidades, por lo

que habrá un aumento en las capacidades. También hay que hacer bypass a las ciudades. Las nuevas carreteras no solamente tendrán free-flow, sino que los pórticos van a estar cada 20 kilómetros, entonces las personas van a pagar un importe muy cercano a lo que usan. Se eliminarán también los peajes laterales, porque el costo va a haber sido captado a través de los pórticos. En cuarto lugar, habrá mejoras en la seguridad. Y algunas infraestructuras se están duplicando, como ocurre con un segundo puente en el bypass sobre el río Maule.

¿Cuáles podrían ser las trabas que compliquen el cumplimiento de su ejecución?

Las mayores dificultades se presentan, primero, en la capacidad de hacer los proyectos: tener los pasos iniciales necesarios para poder realizar esas licitaciones, entre-gándoles las condiciones a los oferentes. En segundo lugar, algunas de estas obras requieren evaluaciones de impacto ambiental y trámites complejos, lo que a veces retrasa los proyectos más de lo que se quisiera. Y lo tercero, que está incluido en el plan de aceleración, es que implica un esfuerzo grande al sector estatal de ser capaz de obtener los distintos pasos internamente para hacer posible cada uno de estos temas.

¿Cómo va a lograr el MOP que la Agenda de Aceleración Económica se lleve a cabo adecuadamente?



Lo primero es que las obras están determinadas, que es lo más importante. Cuentan con los diseños y las aprobaciones. Hay también un compromiso de aumentar los recursos en materia del personal en concesiones y, por lo tanto, lo vemos posible. La parte más importante de esto se verá el año 2020.

INFRAESTRUCTURA 2050

Con la idea de “tener el norte claro” y volviendo a las raíces de lo que fue el gran impulso a la realización de obras de infraestructura en la década de 1990, el MOP está desarrollando un Plan Nacional de Infraestructura para la Movilidad 2020-2050 de carga y pasajeros, que incluye vialidad, puertos, aeropuertos, trenes y otros medios de transporte. “Se trata de pensar Chile en el largo plazo, de manera tal de que después, cualquiera sea el gobierno, se vayan construyendo los pedazos que sean necesarios”, dice Alfredo Moreno.

¿Cómo se está trabajando ese plan?

Queremos hacer algo consensuado. Esperamos tener el plan en el último trimestre de este año para sociabilizarlo. Nuestra intención es que las personas que están involucradas en estos temas lo conozcan, apor-

ten y den sus ideas para ojalá convertirlo en una guía que diga dónde están los proyectos que tendríamos que ir pensando.

¿Cuáles son los ejes principales?

Debemos pensar primero qué vemos de Chile en 30 años más. Nosotros creemos que debe seguir aspirando a ser un país con una tasa de crecimiento importante, con una estrategia de desarrollo hacia fuera y, por lo tanto, los puertos y accesos a la logística de ellos es algo fundamental. También va a tener un crecimiento del ingreso per cápita relevante. Cuando se ingresan esas variables, aparece un país en el cual, según nuestras estimaciones, el transporte de carga se va a multiplicar por tres y el número de personas lo hará en algo más de dos. Eso es una demanda muy grande sobre la infraestructura.

Luego, pensamos en cómo se podrían servir esas necesidades. Surge, entonces, cuál es la forma de la infraestructura que se necesita a largo plazo y dónde hay que hacer las inversiones. Aparecen así aspectos que son interesantes, como la necesidad de pensar de nuevo en trenes, por ejemplo. Hablamos de trenes de carga entre los puertos y Santiago u otra gran ciudad, porque esos volúmenes de carga movidos a través de las

carreteras son difíciles de poder hacer. Aparecen también los trenes de acercamiento, la necesidad de tener orbitales y bypass en las ciudades, ya que las carreteras a ese tamaño y flujo de vehículos ya no es posible que pasen por el medio de las ciudades.

¿Hay algún concepto novedoso que deba integrarse?

Un tema que creemos importante acuñar tiene que ver con la vulnerabilidad y el riesgo. Hay que pensar no solamente en la solución para cada uno de los problemas, sino también en que debe haber una alternativa razonable si algo falla. Si se pierde un puente importante o si hay un problema en un aeropuerto, ¿cuáles son los planes de contingencia para eso?

Junto con ello, debemos ver la resistencia de las obras. Lo vimos con los aluviones en el norte. No están preparadas para esos embates y la lógica de diseño de ingeniería que

AGUAS LLUVIAS

Uno de los temas que ha afectado a diversas ciudades del país, en especial las del sur, tiene que ver con la falta de infraestructura para la gestión de aguas lluvias.

¿Cómo enfrentará el gobierno este tema?

La urbanización nos ha dejado con ciudades que han crecido rápidamente y que no tienen un buen sistema de aguas lluvias. Ya tenemos 20 planes de aguas lluvias y otros tantos que están listos para hacer el Decreto Supremo correspondiente. Ese es el primer trabajo fundamental que debemos tener: cuál es el diseño de aguas lluvia que requerimos en cada ciudad, cuáles son las necesidades y cuál es el proyecto. En base a eso, la inversión que se requiere ahí es de US\$ 4.000 millones en colectores y planes de aguas lluvias en las distintas ciudades que hoy día no los tienen. Hemos priorizado algo más de US\$ 2.000.

¿La asociación público-privada es una opción viable en esta área?

Es viable. Hoy día el sistema de concesiones no lo incluye, pero sí –particularmente en situaciones de corto plazo– hay cosas que se pueden hacer con las empresas sanitarias.

“JUNTO CON DISEÑAR LA INFRAESTRUCTURA

de manera distinta, con más resiliencia, mayores tamaños y duplicidades, está el problema del agua, que es uno de los mayores que Chile va a tener que enfrentar hacia delante”.

hemos tenido siempre, que es mirar lo que pasó en los últimos 50 ó 100 años y diseñar para la peor situación ocurrida en ese lapso, ya no aplica en algunos casos. Los eventos que estamos viendo son más negativos y más demandantes sobre la infraestructura que lo que pasó en el último siglo. Y, por lo tanto, en algunas de las obras que sean muy relevantes, hay que dar una segunda mirada de qué capacidades y resistencias deben tener.

OBRAS PARA EL CAMBIO CLIMÁTICO

Organizaciones como el Instituto de Recursos Mundiales (WRI, por sus siglas en inglés) colocan a Chile como un país de alto riesgo en relación al estrés hídrico, una situación que se ha visto acentuada por una sequía casi permanente que se ha presentado en nuestro país en las últimas dos décadas. En este contexto, el ministro Moreno se reunió a comienzos de agosto con miembros del Consejo de Políticas de Infraestructura para abordar este tema.

“En Chile llevamos varios años de sequía, el cambio climático está impactando con mayores temperaturas y menos pluviometría prácticamente en todo el país. Esta tendencia de menor disponibilidad seguirá hacia adelante, lo que significa más obras para poder utilizar mejor la que se va a los ríos, la que no estamos embalsando, tener riegos más tecnificados, más pozos, más obras en general que permitan utilizarla mejor”, dijo en la oportunidad. En este sentido, el rol del MOP aparece como fundamental.

¿Cómo va a afrontar el MOP los problemas del cambio climático?

Los últimos rankings muestran que Chile es el país número diez en el mundo con mayor impacto por el cambio climático. Estamos teniendo un aumento de los problemas en el borde costero, con erosión y marejadas más fuertes y de diferentes formas que las que teníamos antes, por lo que hemos tenido que hacer protecciones.

A su vez, la infraestructura está recibiendo impactos distintos respecto de los objeti-

vos para los que fue diseñada: los aluviones en el norte son un buen ejemplo. Pensamos que esto debe enfrentarse con medidas estructurales como la construcción de controles aluvionales, pero también con planes de emergencia o no permitir ciertas zonas para edificar viviendas.

Junto con diseñar la infraestructura de manera distinta, con más resiliencia, mayores tamaños y duplicidades, está el problema del agua, que es uno de los mayores que Chile va a tener que enfrentar hacia delante. Hasta ahora, el agua ha sido, en términos relativos, algo abundante. Las regiones, cada una con su nivel de abastecimiento hídrico y con su clima, tenían las obras que eran necesarias para poder utilizar ese nivel de recursos hídricos. Pero esos niveles están cayendo muy rápidamente. Hay quienes dicen que cada diez años el clima se va a ir corriendo 100 kilómetros más al sur. Eso hace que prácticamente todas las regiones del país están teniendo sequías relativas a los recursos que disponían anteriormente. Por lo tanto, todas las obras para captación, almacenamiento, tratamiento del agua se han convertido en insuficientes. Eso está generando una demanda por soluciones muy grande.

¿En qué situación se encuentra el Plan de Embalses?

Tenemos un Plan de Embalses de US\$ 6.500 millones, con 26 embalses priorizados. En este momento, estamos con cuatro en construcción. Pero los embalses son soluciones de largo plazo. Construir un embalse, si se miran los tiempos reales, toma del orden de 25 años. Son muy importantes, pero no van a resolver el problema de corto plazo. Por eso tienen que complementarse con otro tipo de soluciones como la desalación, que hace algunos años habría sido impensable, pero que hoy día se está usando. A su vez, la reutilización de las aguas servidas tratadas ha pasado a ser una fuente muy importante para la industria y la agricultura. Tenemos también la posibilidad de infiltrar los acuíferos, que es algo rápido, simple y que permite utilizar las aguas del invierno.

Plan Piloto de Resolución Temprana de Controversias con la CChC

“El concepto me parece fundamental. Hoy día el MOP tiene 6.300 contratos vigentes y es imposible evitar que haya controversias. La necesidad de tener sistemas de soluciones de controversias rápidos, efectivos y que puedan aunar las opiniones es relevante. Está bien orientado buscar formas más fáciles y más tempranas de solución de las diferencias”.

Gerente de proyecto en obras de infraestructura pública

“La CChC ha propuesto una nueva figura que me parece relevante. Nosotros tenemos hoy día al inspector fiscal, que lo que hace es verificar y fiscalizar que la obra esté siendo construida con la calidad y las fechas acordadas. Entonces, que haya un facilitador que también esté preocupado de que la obra culmine en los plazos adecuados y que colabore más que fiscalice, yo creo que puede ser una función importante y distinta al inspector de obra”.

Aceleramiento procesos de pago y presupuestario

“Se creó la nueva Ley de Pago a 30 días, que también aplica a los pagos del MOP. Eso ha significado, desde el punto de vista de la regulación interna del Estado, un reacomodo de las normas que se tenían respeto de esto para, por un lado, cumplir la ley y, por otro lado, mantener los controles que el Estado necesita. El cambio en la norma significó variados desajustes que estamos recomponiendo a nivel de Estado, pero se están superando”.

Boletas de garantía de contratos de obra pública sin IVA

“Es una propuesta que recibimos de la CChC hace poco tiempo. Está siendo analizada y una vez que tengamos una opinión, la vamos a comunicar”.