



**EN
CON
CRETO**

ESCRÍBANOS

Envíe sus ideas y comentarios a
comunicaciones@cchc.cl

Una de las trabas al crecimiento económico es la judicialización de proyectos. Imagen de la Nueva Torre Santa María.

Visión desde las Candidaturas Presidenciales

PROPUESTAS PARA REACTIVAR LA CONSTRUCCIÓN

NO ES NOVEDAD QUE LA INDUSTRIA DE LA CONSTRUCCIÓN HA EXPERIMENTADO UNA FUERTE CAÍDA. SIN EMBARGO, LA DESACELERACIÓN ECONÓMICA EN LA QUE SE ENCUENTRA EL PAÍS PARECE NO SER LA ÚNICA RAZÓN. RETROCESOS EN LA APROBACIÓN DE PERMISOS DE EDIFICACIÓN, GRANDES PROYECTOS DE INVERSIÓN PARALIZADOS EN PROCESOS DE TRAMITACIÓN AMBIENTAL O CONSULTA INDÍGENA Y FALTA DE VISIÓN DE LARGO PLAZO SON ALGUNAS DE LAS RAZONES QUE EXPLICARÍAN ESTE FENÓMENO.

— Por Ximena Greene y María de los Ángeles Saavedra. _ Fotos Vivi Peláez —

Con un retroceso de 5% anual en junio, el Índice Mensual de Actividad de la Construcción (IMACON), elaborado por la CChC, acumuló diez meses seguidos de variaciones negativas. Tras conocerse este indicador, el presidente de la CChC, Sergio Torretti señaló que “preocupa el escaso ingreso de nuevos proyectos de inversión, por el efecto que esto genera en el resto de la economía. Es urgente tomar acciones inmediatas para reimpulsar el crecimiento económico y no olvidar a la alianza público-privada a la hora de plantear una estrategia que opere como motor de desarrollo para el país”.

Al mal momento económico se suman otros factores que tienen frenada la inversión, como un marco institucional incapaz de destrabar proyectos, exceso de judicialización de iniciativas, engorrosos trámites legislativos y descoordinación en las normativas vigentes, son algunos ejemplos.

De acuerdo a Luis Eduardo Escobar, economista, ex asesor del Ministerio de

Hacienda entre 2003 y 2006 y que hoy está a cargo del área macroeconómica del comando de Alejandro Guillier, no hay duda de que la infraestructura es uno de los principales motores de la economía. “Todo aquello que tenga que ver con elevar la productividad de las inversiones es fundamental”, señala. Sin embargo, a pesar de que esta es una premisa básica, reconoce que en Chile no existe una institucionalidad adecuada para que los sectores público y privado conversen entre sí para tratar de fortalecer y hacer más eficientes las decisiones de infraestructura. “Hay fallas de coordinación muy importantes”, enfatiza.

Para Loreto Silva, abogada, ex ministra de Obras Públicas de Sebastián Piñera (2012) y miembro de su equipo programático en la Comisión de Infraestructura para el Desarrollo, la infraestructura es el impulsor del crecimiento de la economía, en donde no solo se generan las condiciones para un desarrollo productivo, sino también para mejorar la calidad de vida de las personas.

PARA LUIS

Eduardo Escobar, del comando de Alejandro Guillier, una solución a la judicialización de proyectos podría estar en explicitar un proceso de consulta ciudadana que sea anticipado, antes de que se liciten, y que también el Estado se haga cargo de los permisos y decisiones ambientales.

INCERTEZA JURÍDICA

Una de las razones de esta baja capacidad para ejecutar proyectos es la gran cantidad de trabas presentes en algunas leyes y normativas vigentes. Según Gonzalo Bustos, abogado jefe de la Gerencia de Estudios de la CChC, hoy existen ciertas regulaciones que están siendo mal utilizadas, lo cual redundará en la paralización de permisos o la judicialización de iniciativas previamente aprobadas por la autoridad. Un ejemplo es la Ley Sobre Bases Generales del Medio Ambiente, la cual, a pesar de contemplar la participación ciudadana y señalar cuándo corresponde y cuándo no, es una herramienta muy fácil de usar por las comunidades para paralizar un proyecto. La situación es aún más compleja cuando se aplica la consulta indígena. De acuerdo al Servicio de Evaluación de Impacto Ambiental (SEIA), la cartera de proyectos de inversión que se encuentra detenida por retrasos en su tramitación asciende a US\$ 7.527 millones, lo que correspondería a un 3% del PIB.

Para Guillermo Larraín, ex superintendente de Valores y Seguros y coordinador programático de la candidata Carolina Goic, el tema no radica en los estudios de impacto ambiental o la consulta indígena per se, sino en cómo se entiende la intervención del territorio que afecta la vida de las comunidades. "Nuestra propuesta busca una forma en la que los proyectos de infraestructura puedan establecerse de una manera en la que haya más transparencia, participación ciudadana y compensación a los grupos efectivamente afectados. Además, que estas sean objetivas y que no sean fruto de negociaciones aleatorias, de manera de mejorar la calidad de la relación entre las comunidades e individuos con sus distintos intereses", explica.

Sin embargo, de acuerdo a Gonzalo Bustos, el tema que realmente está en entredicho es el de la certeza jurídica de los proyectos. A pesar del gran número de permisos y estudios que se deben realizar para cumplir con la normativa vigente, y luego de hacer todos los esfuerzos para obtenerlos, la comunidad puede presentar demandas civiles o incluso recursos de protección, lo que se traduce en una paralización temporal (y a veces permanente) del proyecto mientras se zanja en los Tribunales de Justicia.



Para Luis Eduardo Escobar, la infraestructura es uno de los motores de la economía. Imagen de la Línea 5 del Metro de Santiago.

INICIATIVAS PRIVADAS

Para los asesores de las candidaturas presidenciales, el aporte de la inversión y la ejecución de la empresa privada es esencial para llevar a cabo las obras necesarias para el desarrollo del país. "Dada la actual falta de proyectos, creemos fundamental incentivar la generación de infraestructura a través de los privados. Para eso tenemos que hacer algo que se ha dicho muchas veces, pero que no se ha priorizado, que es darle un importante rol a las concesiones. En la medida que haya más incentivos, van a haber más proyectos y eso hace que la cartera sea mejor y que se pueda desarrollar más fácilmente", comenta Loreto Silva.

Luis Eduardo Escobar agrega que, en la medida en que haya capital privado invertido en infraestructura, el Estado puede destinar mayores recursos para realizar otras obras que son menos rentables, pero que son importantes para el país. Para lograrlo, dice Guillermo Larraín, hay que encontrar un punto de equilibrio entre las infraestructuras que se pueden trabajar por medio de concesiones y aquellas que no.

Para Luis Eduardo Escobar, una solución a esta problemática podría estar en explicitar un proceso de consulta ciudadana que sea anticipado, antes de que se licite el proyecto, y que también el Estado se haga cargo de los permisos y decisiones ambientales. "Tiene que ser un trabajo conjunto de los sectores público y privado desde antes de la licitación, porque cuando se llega con el proyecto hecho, se presta para un proceso de negociación bilateral, cuyos resultados son muy inciertos", explica.

Bustos concuerda. "Este problema se podría resolver en parte por una consulta temprana en proyectos de gran envergadura, en la que antes de dar inicio a los proyectos se le pregunte a la comunidad, entregándole distintas alternativas. Es una instancia de mayor negociación, en donde la respuesta normalmente pasa de un 'no' a un 'depende'. Si bien esto puede durar muchos años, al presentar

más opciones se puede llegar a un consenso de cómo va a ser el proyecto. Probablemente se van a encontrar mejores soluciones, tal vez distintas a las que se pensaron en un principio, o a lo mejor más caras a lo que se estudió originalmente, pero finalmente los proyectos se llevan a cabo", comenta.

Sin embargo, coinciden los expertos, para destrabar los proyectos paralizados o judicializados no solo hay que abordar el tema desde la perspectiva ambiental o ciudadana, sino también desde una modernización y simplificación del Estado en su conjunto en materia de infraestructura. Se debe contar con una legislación que tenga la flexibilidad para adaptarse a proyectos que son de naturaleza distinta y donde la institucionalidad sea capaz de responder a las necesidades de todo tipo de proyectos y de los diversos requerimientos de la comunidad.



Gonzalo Bustos, abogado jefe de la Gerencia de Estudios de la CChC.

Gasco EL MEJOR SOCIO PARA TUS PROYECTOS INMOBILIARIOS

Porque las grandes obras requieren un gran respaldo, en Gasco encontrarás **las mejores soluciones en diseño y ejecución para tus proyectos.**



¿Hablemos?

Contáctanos al correo inmobiliaria@gasco.cl
o llámanos al **600 822 22 22**





En opinión de Loreto Silva, la infraestructura sirve "para mejorar la calidad de vida de las personas". Foto de proyecto inmobiliario en el centro de Santiago.

MIRADA A LARGO PLAZO

De acuerdo con estos tres coordinadores de los candidatos presidenciales, otro de los cuellos de botella que experimenta hoy la industria de la construcción es la falta de un programa o plan de infraestructura a largo plazo. Al no tener objetivos claros, las inversiones del Estado no se sostienen en el tiempo.

"Debe crearse una agenda de proyectos que se ajuste a la capacidad que tenga Chile en materia de inversión, pero también para que su ejecución sea lo más eficiente posible. El desarrollo de infraestructura supone un plan de largo aliento que tenga un respaldo del Estado. Para ello se deben evitar todos los problemas que en los últimos años

se han evidenciado en el tema institucional. Un ejemplo es la falta de capacidades que ha tenido el Ejecutivo para enfrentarse a proyectos más complejos", sentencia Loreto Silva. Hoy, agrega, el aparato estatal en materia de infraestructura, tanto en las etapas de planificación como de definición, está muy lejano a contribuir al desarrollo de infraestructura, e incluso en ocasiones se está transformando en un obstáculo para la continuidad de los proyectos.

Para Luis Eduardo Escobar hay que seguir el ejemplo de Australia y de algunos estados de Canadá e Inglaterra, que cuentan con una oficina que piensa en términos estratégicos la definición y ejecución de proyectos de infraestructura. "Esta podría ser

una iniciativa muy interesante que se lleve a cabo en un esfuerzo público-privado, en la que por una parte estén los tres ministerios del área (Vivienda, Obras Públicas y Transportes y Telecomunicaciones) y por otra haya expertos del sector privado que participen de una instancia que sea asesora del Presidente", explica.

En opinión de Guillermo Larraín, si bien Chile ha estado haciendo las cosas relativamente bien en los últimos años, aún falta dar un paso adelante y pensar la infraestructura como una red. Es decir, no solo considerar obras aisladas e individuales, como carreteras o puertos, sino un sistema que abarque todo para generar polos de desarrollo y crecimiento.