

José Andrés Herrera

LOS NUEVOS DESAFÍOS EN OBRAS PÚBLICAS

EL SUBSECRETARIO DE OBRAS PÚBLICAS ESTÁ CONSCIENTE DEL ROL DE SU MINISTERIO EN LA REACTIVACIÓN ECONÓMICA, GRACIAS A UN PRESUPUESTO HISTÓRICO. EN ESTE CONTEXTO, PLANTEA SUS METAS, PREOCUPACIONES Y UNA NUEVA FORMA DE HACER LAS COSAS. “QUEREMOS MOSTRAR QUE ESTA ADMINISTRACIÓN ES DISTINTA, CON OTRA MANERA DE TRABAJAR, EN LA QUE LAS COMUNIDADES, LOS MUNICIPIOS, LOS ACTORES SOCIALES Y POLÍTICOS SON IMPORTANTES”, AFIRMA.

Por Equipo Revista En Concreto_Fotos gentileza MOP.

Al momento de hacer esta entrevista, han pasado dos meses desde la llegada del nuevo gobierno. El subsecretario de Obras Públicas, José Andrés Herrera, asegura que el proceso de instalación, particularmente del ministerio en el cual se desempeña, ha sido intenso. Da cuenta de cómo se ha sumergido en los temas de su Cartera, incluidos los que involucran el bienestar de los funcionarios y funcionarias, la implementación de medidas como la creación de una unidad de pueblos indígenas y afrodescendientes e impulsar un enfoque de género.

Con cerca de 9.000 trabajadores y trabajadoras en todo el país, el Ministerio de Obras Públicas es uno de los más grandes y relevantes a la hora de hablar de reactivación económica. Y sobre el presupuesto, el Subsecretario apunta las cifras para 2022:

“Tenemos vigente 2,9 billones de pesos, que es un presupuesto histórico. Se reparan en 2 billones del presupuesto regular y 0,9 billones del Fondo Especial de Transi-

ción, FET, diseñado y aprobado por el Parlamento en pandemia, con el fin de apoyar a la economía”, dice José Andrés Herrera.

¿Cuáles son sus principales anhelos para su período en la Subsecretaría?

Tres cosas: una mejor ejecución presupuestaria; mostrar que esta administración es distinta, con otra manera de trabajar, en la que las comunidades, los municipios, los actores sociales y políticos son importantes; y, en tercer lugar, recomponer el frente interno. Las personas en el MOP se sentían maltratadas, poco escuchadas y expuestas a una situación de mucha discriminación. Estamos trabajando activamente para que eso mejore.

¿Cuáles serán los principales focos para la ejecución presupuestaria?

Se aumentó el presupuesto y hay que ejecutarlo con la capacidad humana y material que tiene el Ministerio. Eso es un desafío y estamos buscando formas de alcanzarlo.

Tenemos algunos plazos: junio para identificar los proyectos del FET y octubre para el presupuesto regular. Estamos haciendo todo lo posible para que aquello ocurra.

Además de los temas internos, hay problemas externos para la ejecución como el costo de los materiales, que se ha pegado un alza gigantesca, al menos de un 30% en promedio y, en algunas partidas como el acero, el doble. Eso lleva a que, en ciertos proyectos de infraestructura, haya menos proponentes o que existan licitaciones a las que llegan muchas propuestas con sobreprecio. Casi el 50% de las licitaciones analizadas tienen un sobreprecio superior al 60% de lo proyectado. Al mismo tiempo, esto ha causado que tengamos un incremento en el abandono de las obras. Muchas que estaban en ejecución ahora se están abandonando.

¿Qué se está haciendo para evitar los sobreprecios y el abandono de proyectos?

En lo que respecta a las licitaciones, tienen que ir a reevaluación al Ministerio de

“HAY PROBLEMAS externos para la ejecución presupuestaria como el costo de los materiales, con un alza de un 30% en promedio. Eso lleva a que, en ciertos proyectos de infraestructura, haya menos proponentes o que existan licitaciones a las que llegan muchas propuestas con sobreprecio”.



Desarrollo Social. Lo que estamos haciendo ahora es hablar con la Dipres (Dirección de Presupuestos) y con el Ministerio de Desarrollo Social, de tal manera de que se agilice el proceso de reevaluación sobre la base de una banda de porcentaje que sea mayor a la que se está utilizando hoy día, que es de un 10%. Entonces, estamos en este trabajo con el fin de acelerar e incrementar la ejecución presupuestaria de los proyectos.

Respecto del abandono de obras, la situación es distinta, ya que surgen diferentes motivos. Entonces, el análisis es más caso a caso. Todavía no podemos tener una respuesta generalizada, porque depende de

cada situación. Hay una comisión en la que analizamos todos los mecanismos.

El ministro de Obras Públicas, Juan Carlos García, dijo que la prioridad será revisar proyectos que apunten a la reactivación económica. ¿Se pueden enumerar algunos?

Tenemos una cartera identificada de 1.501 proyectos en ejecución, con un presupuesto asignado de \$ 2,9 billones. Hay criterios que se están incorporando como que generen empleo o que haya más pymes. Hay una serie de otras cosas que se están incorporando en los términos de referencia de las licitaciones, porque muchas de ellas son de arrastre. Tenemos

un porcentaje en el que podemos incidir, pero si nos ponemos muy exigentes los podemos retrasar. Entonces, estamos en un trade off, evaluando el equilibrio y qué es mejor.

ASOCIACIÓN PÚBLICO-PRIVADA —

José Andrés Herrera plantea, especialmente, su preocupación por dos problemas que afectan a la infraestructura pública. Uno de ellos es la escasez hídrica, que –según él– pasó de “megasequía a hípersequía”, transformándose en una condición estructural del país. “Estamos en un problema complejo. Teníamos agua y ya no”, afirma.



“LAS CONCESIONES SON UN BUEN ejemplo de que se ha cumplido un ciclo en la forma en que se estableció la relación público-privada y que requiere una revisión, una forma de evaluar todas aquellas cosas que fueron una contribución importante y todas aquellas otras que presentaron déficits relevantes”.

Por lo tanto, sostiene, “hay que tener una política que está siendo canalizada, administrada y gestionada desde el punto de vista de las políticas públicas, a través de un Comité de Recursos Hídricos que lidera el Ministerio del Medio ambiente. La infraestructura tiene que responder a ese criterio”.

El otro gran tema, agrega el subsecretario del MOP, tiene que ver con el transporte público y el aumento del parque automotriz, que el año pasado subió en 400 mil unidades y que en 2022 ya sumó otros 100 mil vehículos.

“Es una cantidad gigantesca que tiene que transitar por las mismas vías que hoy existen. La solución no pasa necesariamente por seguir aumentando el ancho de las mismas, porque en algún momen-

to vuelve la congestión. El privilegio del transporte particular o individual versus el transporte público produce este problema. Entonces, hay que empezar a generar proyectos que privilegien el transporte público y en eso los trenes, como el tren Valparaíso-Santiago, son un ejemplo. Lo que involucre al MOP en proyectos liderados por el Ministerio de Transportes, para nosotros es relevante”, comenta.

Dentro de los proyectos para combatir la crisis hídrica, ¿qué tipo de iniciativas se contemplan? ¿Plantas desaladoras?

Las plantas desaladoras están dentro de las posibilidades. Todo está siendo coordinado en el Comité de Recursos Hídricos, que es un comité interministerial, integrado por varias carteras desde donde emergerán

políticas mayores que van a condicionar o dirigir la política hídrica del país.

¿Cómo se abordará el sistema de asociación público-privada?

Al menos las concesiones son un buen ejemplo de que se ha cumplido un ciclo en la forma en que se estableció la relación público-privada y que requiere una revisión, una forma de evaluar todas aquellas cosas que fueron una contribución importante y todas aquellas otras que presentaron déficits relevantes. Eso implica pasar a una nueva etapa.

¿Se van a reformular los modelos?

Hay que evaluar cuál es el espacio propiamente privado de cuál es el espacio propiamente público y tengo la impresión de que hay lugar todavía para reformular esta relación. Aquí pasa lo siguiente: cuando se piensa en usuarios se tiene un modelo, pero cuando se piensa en personas, se tiene un modelo distinto. Y esta transformación del foco de la infraestructura diseñada para un usuario, es distinto al foco de una infraestructura cuando está centrada en las personas. Las personas hablan, sienten, se organizan. Esas personas tienen que ser escuchadas. El usuario no es escuchado. Las personas tienen que ser escuchadas y eso probablemente va a tener un impacto en el diseño de la infraestructura futura.