



## Segundo Diálogo Consejo de Políticas de Infraestructura

*Los desafíos del transporte público nacional, fue el tema central del II Diálogo organizado por la Secretaría Técnica del CPI, realizado el 3 de junio de 2014, en el Salón de Thé Le Flaubert.*

En esta ocasión el Diálogo contó con una exposición central a cargo de Raúl Barrientos, asesor del Ministerio de Transportes. Entre los asistentes estuvieron el ex Presidente Frei; Héctor Moya, empresario transportista; Gabriel Aldoney, ex intendente de la V Región; Fernando Herrera y Florencio Correa, de la Cámara Chilena de la Construcción; los urbanistas Alberto Teixidó y Ricardo Hurtubia, y otros destacados expertos.

En la exposición, Barrientos presentó las propuestas del Gobierno de la Presidenta Bachelet para mejorar el transporte público, tanto en Santiago como en regiones. En lo que se refiere al transporte público de Santiago, Barrientos explicó que la congestión y la falta de corredores exclusivos para el Transantiago han generado una disminución en las velocidades de desplazamiento. A su vez, esto ha derivado en un aumento de los autos en circulación, empeorando la congestión. Por este motivo, las inversiones consideran aumentar en 40 kilómetros los corredores segregados, priorizando el tránsito de los buses. En este caso particular se reconoce un importante atraso en inversión, ya que deberían existir 300 kilómetros de corredores, pero sólo se han construido 69. En el caso de regiones, las inversiones se concentrarían en facilitar la conexión dentro de ciudades como Antofagasta, Valparaíso y Concepción,

## Segundo Diálogo



y mejorar la conectividad de las ciudades con el resto del país.

El debate posterior se concentró en las inversiones que el sistema de transporte público requiere. Uno de los temas planteados fue la **importancia de agilizar la inversión** en los trenes de cercanía de las comunas periféricas de Santiago, que con las revisiones actuales podrían demorar más de seis años en estar funcionando. Los retrasos en las obras imponen un alto costo para los potenciales usuarios, por lo prolongado de los tiempos de traslado.

Durante el Diálogo se enfatizó la importancia de la **infraestructura** en el buen funcionamiento del Transantiago. Esto ha derivado en una sostenida disminución de la velocidad de los buses que actualmente no supera los 16 km/h, lejos de los 30 km/h que alcanza el Metro. Además, en la medida que la gente abandona el uso de buses, el Estado incurre en el costo de las garantías de pasajeros que deben ser pagadas a las empresas del rubro.

Otro aspecto que hace razonable invertir en los corredores es que, aun cuando el Metro es un medio más rápido de transporte, son los buses los que cuentan con una mejor cobertura y absorben el 65% de los viajes. En el mismo sentido, y como una manera de combatir la congestión, se planteó la necesidad de reponer la

conversación sobre la tarificación vial, en la medida que se cuente con un sistema de transporte que desincentive el uso del automóvil.

**Desde el punto de vista regional, se destacó la importancia de la planificación y la infraestructura para transporte.** La mayor inquietud de los asistentes en este aspecto es que los “fondos espejo” del Transantiago se gasten efectivamente en planificar y desarrollar sistemas de transporte público para enfrentar los problemas que ya están a la vista en ciudades como Concepción, Antofagasta, Viña y Valparaíso.

También se discutió sobre la **relación entre la planificación urbana y transporte**. Los planos reguladores de las distintas comunas no consideran adecuadamente la provisión de servicios, obligando a las personas a trasladarse hacia el centro de las ciudades. Desde luego, esto recarga los sistemas de transporte. Asimismo, a la hora de aprobar los grandes desarrollos urbanos en las periferias no se consideran sus externalidades negativas, entre ellas las necesidades de transporte. En este sentido, el proyecto de ley de aporte al espacio urbano puede ayudar a que los grandes desarrollos inmobiliarios se hagan cargo de la calidad de vida de sus habitantes más allá del mero proyecto inmobiliario.

El **vínculo entre sistema de transporte y calidad de vida** también fue explorado. En las conversaciones se destacó

## La infraestructura debe proporcionar recursos para mejorar la calidad de vida de las personas

la necesidad de agregar diseño urbano al entorno de los lugares de soporte del transporte público, por ejemplo en el inhóspito corredor Santa Rosa, para acoger a los usuarios del sistema, darles seguridad y comodidad. Asimismo, se propuso buscar formas en que el Estado se beneficie de parte del aumento en los valores del suelo en el entorno de inversiones públicas, como las estaciones del Metro.

**Los asistentes concluyeron que un tema central para mejorar el transporte público es retomar la senda de las inversiones.** Hubo consenso en que dados los grandes desafíos que se ha impuesto el país en educación, salud y energía -con la consecuente demanda de recursos fiscales-, la mejor manera de aumentar el volumen de recursos disponibles, es sumar inversión privada en aspectos como los corredores exclusivos, los trenes de acercamiento, las zonas pagas, etcétera.

### Infraestructura y Transporte Público

**Inversión, inversión, inversión:** se requiere inversión en sistemas de transporte público en todo el país: corredores segregados para los buses, inversión en el Metro, tranvías y trenes de cercanía, etcétera.

**Planificación:** los planes reguladores y los permisos de desarrollo urbano requieren mirar a futuro, poniendo los servicios donde está la gente.

**Conectividad:** dentro de las ciudades y entre ellas.

**Regionalización:** hacerse cargo de los problemas de las ciudades más grandes.

**Institucionalidad:** coordinación entre entidades públicas y apoyo de la academia y expertos.

**Financiamiento:** del sector privado frente limitaciones presupuestarias.

## CPI entrevista al ex Presidente de la República, Eduardo Frei

### ¿Dónde se observan los principales déficit de infraestructura?

En el segundo Diálogo del CPI pudimos observar uno de los más evidentes, la falta de inversión en infraestructura de transporte, que no sólo se hace notorio en Santiago, también en regiones, donde hay problemas en la movilidad al interior de la ciudad, y en la conectividad de los pueblos y ciudades entre sí. Hablamos de déficit en carreteras, caminos secundarios, transporte ferroviario, puertos, aeropuertos.

### ¿Debería darse un reimpulso al sistema de concesiones?

Definitivamente, no sólo porque ese fue un sistema exitoso para el país, sino porque si consideramos los tremendos desafíos que se ha impuesto el Gobierno para estos 4 años, se hace imposible pensar que los déficit de infraestructura puedan ser cubiertos con recursos públicos. No hay reforma tributaria que logre financiar la reforma educacional, 20 hospitales, mejoras al sistema de salud, la reconstrucción del norte y de Valparaíso, y además cumpla con el programa que el país necesita en materia de infraestructura. No hay bolsillo estatal que aguante. Es necesario sumar inversión privada.

**Hoy vemos países, como Colombia, dando un fuerte impulso a las concesiones basándose en el modelo chileno, pero nosotros nos vamos quedando atrás.**

No sólo Colombia, el ejemplo de México es notorio. El Presidente Peña Nieto está realizando notables esfuerzos por atraer inversión privada, lo mismo que el Presidente Santos y se trata de dos países que hasta hace un par de años, no eran un destino pensado por los inversionistas privados extranjeros, por la cantidad de riesgos asociados que existían. Nosotros en cambio, que tenemos un país estable, seguro, con una institucionalidad probada, nos estamos quedando atrás a pesar de las enormes tareas pendientes en materia de infraestructura que tenemos.



Ex Presidente de la República,  
Eduardo Frei

Entrevista completa disponible en  
[www.infraestructurapublica.cl](http://www.infraestructurapublica.cl)

# Puntos de **vista**



## Concesiones de Obras Públicas: el camino hacia adelante

Carlos Cruz L., Secretario Técnico  
Consejo de Políticas de Infraestructura

De acuerdo a la experiencia nacional, la construcción de un hospital requiere de a lo menos 5 años, desde el momento en que se concibe el proyecto hasta que se concluye: hay que definir ubicación, asignar recursos, licitar y hacer el proyecto, elaborar bases y licitar la ingeniería definitiva y la obra, ejecutarla y hacer la recepción. Todo esto debe ser administrativamente impecable para que la Contraloría lo apruebe. Además, en el pasado han existido serias restricciones financieras para la construcción de infraestructura pública, incluyendo hospitales. Por eso el compromiso de la Presidenta Bachelet de dejar a fines de su mandato 20 nuevos hospitales funcionando, 20 más en fase de licitación y 20 en estudio, no nos parecía realizable sin la participación del sector privado en la construcción y financiamiento de los mismos.

En estos días el Gobierno ha confirmado que llevará adelante este ambicioso programa con recursos públicos, destacando que cuenta con US\$ 4.000 millones para este fin. De esta manera

se ha desechado la opción de financiar parte de la nueva infraestructura hospitalaria por la vía de concesiones, salvo aquellos que ya operan bajo este sistema o se encuentran en proceso de "toma de razón" en la Contraloría. Además, se ha señalado que las concesiones funcionan bien en otras áreas de la infraestructura donde, se entiende, siguen siendo bienvenidas. Esto aclara el panorama y resuelve una incógnita, por lo menos para este período presidencial.

La claridad en las decisiones del Estado son siempre bienvenidas, ya que permiten que el sector privado se aboque a las tareas donde sus acciones y actividades serán bien recibidas y remuneradas según corresponda.

En este sentido, como CPI consideramos que la aclaración en relación a la modalidad cómo se llevará adelante el programa de hospitales, es una buena noticia en tanto se active lo antes posible la ejecución de los proyectos que amplíen efectivamente la capacidad hospitalaria del país. Asimismo,

esperamos que la disputa sobre los hospitales concesionados se resuelva sin dañar ni poner en cuestión un sistema de financiamiento, operación y mantenimiento de infraestructura pública que ha sido tremendamente exitoso. Las autopistas, aeropuertos y puertos lo atestiguan. Sin embargo, tenemos que avanzar en perfeccionar el mecanismo de concesiones para permitir su adaptación a otras áreas de la infraestructura y a circunstancias cambiantes o no previstas. Por ejemplo, la ampliación oportuna de las autopistas o terminales aéreas frente a una demanda mayor a la esperada.

El desarrollo del país requiere de mucha más infraestructura de la que tenemos. De hecho, el último estudio de la Cámara Chilena de la Construcción estima el gasto necesario en 9 áreas de infraestructura pública para los próximos 5 años en unos US\$58.000 millones, lo que resulta un gasto anual equivalente a 4,3% del PIB. En la actualidad el Fisco, invierte poco más del 2% del PIB anualmente. Por lo tanto, en esta tarea no sobra nadie.