



## Cuarto Diálogo Consejo de Políticas de Infraestructura

*El IV Diálogo del Consejo de Políticas de Infraestructura, se centró en el debate sobre el Puerto a Gran Escala que el Estado planea construir en la zona central del país.*

El expositor invitado fue Alexis Michea, Jefe de la División de Desarrollo Logístico del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, quien habló sobre los planes y consideraciones del Gobierno para definir la ubicación y capacidad del nuevo terminal portuario.

Michea explicó que el motivo central para tomar la decisión de construir un nuevo terminal portuario es el aumento de los costos logísticos que se está experimentando en los actuales terminales del país, con el consiguiente aumento de costo en los productos exportados e importados. “Esta situación afecta la competitividad de nuestro modelo exportador, ya que los costos logísticos son claves a la hora de la generación de utilidades por parte de los usuarios de los puertos”.

Michea añadió que a esta situación se suma, el precario equilibrio existente entre la capacidad de carga y las cargas efectivas, acercándose crecientemente a una situación de congestión, de no tomarse medidas concretas en el corto plazo. Los síntomas que evidencian esta futura congestión, se relacionan con los tiempos de espera que actualmente tienen los buques en las costas chilenas, y que en los últimos años habrían aumentado considerablemente, superando ampliamente el promedio de la industria mundial.

Así las cosas, desde hace algunos años se comenzó a estudiar la construcción de un Puerto de Gran Escala (PGE) que alivie estos problemas. En un primer análisis sobre el posible emplazamiento de un

# Cuarto Diálogo



PGE, se descartaron un conjunto de bahías a lo largo del país, concluyendo que las mejores ubicaciones eran Valparaíso y San Antonio.

Inmediatamente después de ello, y ante la pregunta de cuál será la ubicación definitiva, la respuesta, según explicó el profesional, es que se construirán dos PGE, uno en cada ciudad mencionada, quedando pendiente la decisión de cuál se construirá primero.

Respecto a las consideraciones urbanas de la construcción de una obra de este tipo, Michea explicó que se está realizando un trabajo multidisciplinario, con distintos Ministerios y servicios, de modo de coordinar las distintas instancias, para que esta mega infraestructura armonice su convivencia con la ciudad que la cobijará.

Finalmente, el profesional del Ministerio de Transportes destacó la necesidad de modernizar el actual sistema laboral de los trabajadores portuarios, que resulta insuficiente ante las demandas de operación que tendrá el PGE.

Entre los asistentes al Diálogo se encontraba el Ex Presidente de la República, Eduardo Frei, quien hizo un llamado de alerta sobre los plazos para la construcción de esta iniciativa, pues a su juicio, presenta un retraso respecto del ritmo de crecimiento de la demanda portuaria. "Debo decir que Chile presenta un retraso en

infraestructura preocupante, si desea seguir creciendo económicamente. Este tema del Puerto a Gran Escala se hará necesario, no en la próxima década, sino en los próximos años. Las decisiones deben tomarse e implementarse con mayor prontitud. Hoy nos estamos quedando dramáticamente atrás en temas de infraestructura, porque el Estado no está tomando las decisiones de carácter estratégico que le corresponden".

Gabriel Aldoney, ex Intendente de la V Región, y reconocido experto en materia portuaria hizo un llamado a no perder de vista el colapso que presentan otros terminales del país, como es el caso de San Vicente, Arica y Antofagasta. "El PGE no es una necesidad de la zona central, es una necesidad del país, ya que las grandes navieras que dominan el mercado, día a día van descartando aquellos terminales donde no es posible enviar sus barcos de mayor volumen, porque resulta poco rentable el traslado de cargas en buques de menor tamaño. Debemos avanzar hacia una infraestructura que sea capaz de recibir buques de gran tamaño, con tiempos de espera más acordes a los niveles de la industria mundial y que se haga cargo, por cierto, de otro problema latente del sistema, como es la carga a granel".

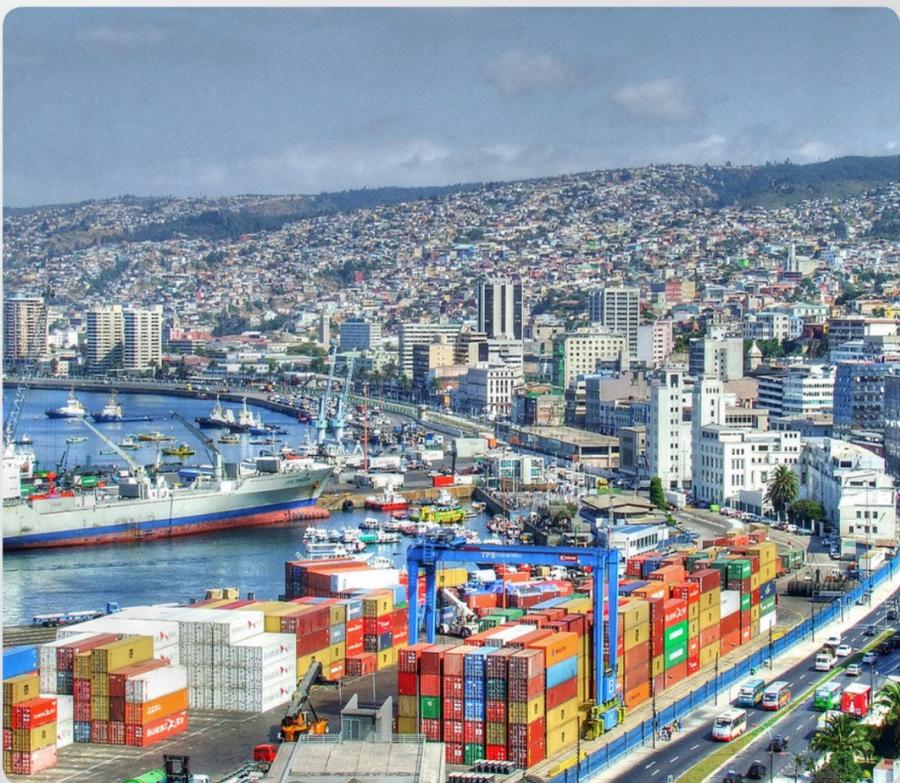
Los asistentes coincidieron en la necesidad de mejorar de manera significativa los medios de transporte vinculados a los puertos. La opinión generalizada apuntó a mejorar

*“La actual situación portuaria del país afecta la competitividad de nuestro modelo exportador, ya que los costos logísticos son claves a la hora de la generación de utilidades por parte de los usuarios de los puertos”*

la infraestructura ferroviaria, puesto que los camiones afectan en demasía el flujo y la infraestructura vial de las ciudades.

Asimismo y dentro de la contingencia, se coincidió en la necesidad de modernizar el sistema laboral de los trabajadores portuarios. Al respecto, los distintos representantes de las empresas portuarias ratificaron el esfuerzo que están realizando por contar con trabajadores estables, terminando así con el sistema de trabajo por horas, que les impide planificar su labor.

Una última consideración, fue la referida a la necesidad de armonizar el crecimiento de los puertos con el desarrollo urbano de las ciudades. En este sentido el urbanista de la Universidad de Chile, Alberto Texidó, hizo un llamado a estar atentos a las voces de los distintos actores en torno a este debate, Ministerio de Vivienda y Urbanismo, Consejo de Monumentos Nacionales (por el caso de Valparaíso) y todos aquellos que más allá del tema operativo, se relacionan con las variables urbanísticas y patrimoniales de las ciudades. Todo ello considerando que estas mega infraestructuras impactarán en la vida de los habitantes de las ciudades donde se emplacen.



## CPI entrevista a Héctor Moya: La Inversión en Infraestructura es clave para mejorar el Transantiago

**¿Cuál es su evaluación general del Transantiago?**

El Transantiago presenta un atraso en las inversiones que complica de manera sustantiva el sistema, sobre todo en lo que se refiere a la operación de los buses. Eso porque los buses no son capaces de dar certeza a los usuarios que llegarán a su destino en un tiempo determinado, como sí lo está haciendo el Metro. Los trenes del Metro se movilizan a una velocidad promedio de 30 km por hora y los buses, en cambio, en más de la mitad de sus servicios, no superan los 16 km/h. El resultado es que tenemos personas que pueden llegar a pasar 5 horas al día en un bus, lo que resulta francamente ofensivo.

**¿Cuál es el punto central en el que está fallando el sistema de buses?**

Es la infraestructura, principalmente. Cuando se inició el sistema se habló de 300 km de vías segregadas, y hoy sólo tenemos 68 km. El atraso es enorme y eso impide que el sistema se desarrolle de acuerdo a lo planificado. Además, debido a las condiciones establecidas en los contratos, toda la caída de pasajeros del sistema de buses, la absorbe el Estado y eso no es sostenible en el largo plazo; en algún momento el Fisco no podrá seguir inyectando recursos a un sistema que se hunde porque falta la infraestructura necesaria.

**El Gobierno ha anunciado mayor inversión en las vías exclusivas, ¿es la solución?**

Es muy importante que el Estado defina una inversión concreta en infraestructura. A mí me gustó mucho que la Presidenta dijera: “de cada diez pesos, 9 serán para infraestructura”. Eso es lo que necesitamos. Esto es posible de solucionar, nosotros como operadores del transporte público, con infraestructura disponible vamos –y lo garantizo porque no me cabe ninguna duda- a prestar un mejor servicio: las personas van a demorarse menos y van a estar más dispuestas a considerar el transporte en buses. Es posible que muchas personas que tienen auto, se pasen al bus en la medida en que el bus le dé certeza de los tiempos de traslado. Sólo así podremos competir con el auto particular y complementar el Metro.

**Héctor Moya,**  
Presidente  
Asociación Gremial  
de Concesionarios de  
Transporte de Superficie  
(ACTUS)



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

# Puntos de Vista



## Recursos hídricos: desafíos institucionales

Humberto Peña T.

Ex Director General de Aguas, Ministerio de Obras Públicas. Consejero del CPI

El tema de los recursos hídricos ha sido motivo de creciente preocupación, en aspectos como la falta de seguridad hídrica en cuencas al norte de Santiago, así como los signos de deterioro ambiental y de contaminación que se observan en distintos cauces. Por otra parte, surgen demandas sociales por lo que se considera inadecuada atención de necesidades básicas de la población.

Paradójicamente la gestión del agua muestra importantes logros, con un adecuado aprovechamiento de los recursos hídricos, un aumento de la eficiencia en el uso que muestran sectores como minería y agricultura, y un incremento en indicadores de agua potable y tratamiento de aguas servidas, que hoy se elevan al nivel de países más desarrollados.

El desafío, entonces, es cómo avanzar en la solución de problemas sin perjudicar los logros. ¿Dónde están las fallas que explican los problemas? Están en las falencias del sistema institucional vigente y en la debilidad de los actores incumbentes -Estado, organizaciones de usuarios, empresas y personas- para ejercer plenamente las funciones y atribuciones que el sistema les entrega.

El diseño de la institucionalidad no refleja adecuadamente la naturaleza y complejidad de la gestión del agua

en sus dimensiones física, económica, social, ambiental y, en particular, el rol que compete al Estado. En el caso de este último, no se observa capacidad para resolver problemas estratégicos con visión de largo plazo.

Del mismo modo, el sistema no garantiza la eficacia pública en materia de fiscalización y vigilancia del recurso hídrico, y de atención de las necesidades básicas de la población. Así, por ejemplo, el sistema de derechos de aprovechamiento de agua, diseñado en el siglo XIX sobre la base del uso sucesivo del agua, que retorna al sistema por pérdidas y percolaciones en el riego, hoy día resulta inadecuado sino se incorporan regulaciones adicionales que den cuenta de las externalidades aguas abajo.

Respecto de los actores incumbentes, no existen organizaciones de usuarios y de control de extracciones de aguas subterráneas, faltan normas secundarias de calidad de las aguas en los ríos y lagos, y no hay programas de monitoreo y prevención/descontaminación. Todos estos son instrumentos considerados en la actual legislación. Así, es evidente que el reforzamiento de las instituciones constituye una tarea imprescindible para la solución de los problemas.

Adicionalmente, se requiere desarrollar

el rol de tutela pública sobre el recurso hídrico, aun cuando existan derechos particulares constituidos, y adecuar el marco jurídico para que el Estado pueda velar por el interés común. Además, reconociendo que la esencia de un derecho está en su utilización efectiva, razonable y beneficiosa tanto para el interés privado como público (implícito en su otorgamiento), la reasignación de derechos a través de la compra-venta directa entre particulares presenta ventajas, frente a la reasignación administrativa.

Finalmente, es necesario crear a nivel del Estado un ente con liderazgo efectivo capaz de evitar la dispersión institucional, formular y coordinar las políticas públicas y desarrollar planes estratégicos del sector. A nivel de las cuencas, se requiere la creación de una instancia orgánica de carácter público-privado, capaz de generar una visión integrada, coherente y sustentable de mediano y largo plazo, para el desarrollo de las cuencas y coordinar la actuación de los actores públicos y privados en esa perspectiva. Por su parte, las organizaciones de usuarios, necesitan urgentemente modernizarse para atender los desafíos actuales y desarrollar su potencialidad como representantes de los titulares de derechos de agua.