

Una semana agitada tuvo Juan Andrés Fontaine, al mando del MOP. Visitas a las obras del aeropuerto de Santiago y la Semana de la Construcción, fueron solo muestras de la abultadísima agenda que lo ocupa.

El ministro tiene claro el rol reactivador de esta cartera. Sentado en su oficina, sin tiempo que perder, comienza esta entrevista anunciando un cambio relevante para AVO I, “la obra vial más importante que está en construcción”, destaca.

Esta vía, de unos nueve kilómetros, irá entre El Salto y Príncipe de Gales, pasa por las comunas de Huechuraba, Vitacura, Las Condes y La Reina, y junto a AVO II —que está en fase de ingeniería, pronta a iniciar obras— completarán con estándar de autopista el anillo Américo Vespucio en el Gran Santiago.

AVO I da empleo a mil personas y solo este tramo reduce de 40 a 10 minutos el actual tiempo de traslado, aunque su construcción no ha estado exenta de críticas por parte de vecinos y alcaldes.

“Como toda obra urbana que interviene una arteria tan importante, provoca muchas dificultades durante su construcción para los vecinos y para quienes usan la vía. Es perfectamente entendible que haya quejas. Hemos buscado la manera de minimizarlas”, plantea Fontaine, entrando de lleno a anunciar que una parte del trazado de esta autopista se realizará mediante una modalidad de “túnel híbrido”.

Se trata en específico del trazado que va entre Apoquindo y Príncipe de Gales, que hasta ahora estaba previsto como trinchera abierta, y que ahora se ejecutará como túnel —se le denomina híbrido porque en su interior van los dos niveles de pistas—, debido a que la obra de todos modos debía acomodarse, no solo para profundizarse en dos puntos cruciales, el paso por Av. Kennedy y Apoquindo, bajo el Mop, sino que también para finalmente conectar con AVO II. Porque en su diseño original esta última sí está ya prevista en forma subterránea, dado que en esa parte del trazado de Américo Vespucio no hay parque en la superficie y por tanto la obra siempre se contempló de tal modo para no interrumpir el tránsito por años durante la construcción.

“En el proceso de avance de la obra se detectó que para efecto de conectarse con AVO II, AVO I tiene que bajar de nivel y profundizarse. Entonces resultaba mucho más lógico hacerlo ya no como trinchera abierta, que es como se ha construido el sector de Vitacura y Las Condes, sino que desde Apoquindo hasta Príncipe de Gales hacer un túnel que se ha denominado híbrido, que va en una excavación como túnel minero”, detalla el ministro.

Según Fontaine, este cambio —que no implica un nuevo trazado— tiene varias ventajas. “No toca el parque más allá de un 15%, no interfiere en la circulación de superficie, tiene mucha menos afectación del tránsito y significa mucha menos contaminación acústica y atmosférica, producto que todo se hace por debajo, todo es túnel. Igual como se hizo el Metro bajo Apoquindo, que no afectó mayormente la circulación por arriba”, resume la autoridad.

—¿Implica una renegociación de contrato?

“Es una modificación al contrato actual que hemos conversado con la concesionaria. Tiene muchas ventajas, y en términos de costo es muy similar al actual”.

—¿No hay incremento en los costos, aunque sea marginal?



MINISTRO DE OBRAS PÚBLICAS, JUAN ANDRÉS FONTAINE:

“Hay reformas importantes que se están tramitando, pero no son la única vía para lograr la reactivación”

En una semana marcada por los datos de desaceleración de la economía, el titular del MOP dispara: “Eso cuenta la historia; no cuenta lo que viene”, dice, y detalla que el plan de obras por US\$ 4 mil millones de tuición MOP de este año se traducirá en 50 mil empleos. De paso, revela un cambio importante en la construcción de AVO I, pues el tramo entre Apoquindo y Príncipe de Gales ahora irá como “túnel híbrido”. • AZUCENA GONZÁLEZ y JÉSSICA ESTURILLO

Parte importante de la acción del año pasado fue destrabar proyectos como AVO, el aeropuerto AMB, el Hospital del Salvador, que llevaba cuatro años paralizado y lo destrabamos (...) Estoy convencido de que este instrumento reactivador ya está en plena operación y a un ritmo absolutamente inédito, licitaciones inéditas en cuanto a tamaño”.

“De todos modos había que aumentar los costos para efectos de conectarse con AVO II, y eso ya había sido objeto de una negociación anterior. En consecuencia, ese dinero puede aplicarse a las obras adicionales que esto exige. Ya era de unos US\$ 1.034 millones al incorporar el ajuste. El otro ahorro importante es que tampoco habrá que mover los tendidos eléctricos y de otros

servicios, que tienen un costo bastante alto y es parte del costo de la obra. Eso se ahorra al hacerse subterráneo y ese ahorro se utiliza para financiar este túnel minero, que es más caro que la trinchera. Por eso que en el sector de Vitacura y de Las Condes —hasta Apoquindo—, se va por trinchera abierta. Eso fue una decisión que se tomó años atrás”.

—¿Esto ya está acordado con la concesionaria?

“Está acordado en principio con la concesionaria”.

—¿Tendrá impacto en tarifa?

“Tiene un impacto del orden de 5% en la tarifa del trayecto; son como \$50 de alza de tarifa para el tramo completo de AVO I. Esto tiene la obvia ventaja

para los vecinos y usuarios de la ruta, en cuanto a la mucha menor intervención en este período. La otra ventaja es que esta fórmula de construcción es más rápida y podría acelerar la entrega de ese tramo, adelantarse en unos siete meses respecto de lo originalmente planteado en el contrato, que para todo AVO I es abril de 2022”.

“Concesionar US\$ 2.800 millones por año promedio en el período 2019-2023, es más de tres veces superior al promedio de los ocho años anteriores”

En una semana marcada por la desaceleración de la economía en Chile, un dato de Imacec que hizo que varios agentes privados pusieran en duda la capacidad de crecimiento al 3,5% este año que ha proyectado el Gobierno y el surgimiento de voces incluso a nivel empresarial que empezaban a ser más críticas con el Ejecutivo, en el sentido de que no se ve acción, el ministro Fontaine pone paños fríos.

Con números en mano, contrasta los datos. “El Gobierno y yo en lo personal estamos convencidos de que las inversiones en obras públicas son un ingrediente crucial de la receta para reactivar la economía y sobre todo para incrementar el crecimiento potencial. Hace más de un año definimos un plan en obras en que nos pusimos como meta US\$ 20 mil millones a ser invertido en el cuatrienio. Este año las inversiones realizadas tanto por el MOP con su presupuesto, el MOP por mandato de otros ministerios y las concesionarias —la suma de ese esfuerzo—, van a estar en torno a los US\$ 4 mil millones”, dice, revelando que en puestos de trabajo se traducirá en “50 mil personas en forma directa este año”.

Aclara que en 2018, la inversión de tuición MOP tendió a caer porque muchas de las obras estuvieron paralizadas. “Parte importante de la acción del año pasado fue destrabar proyectos como AVO, el aeropuerto AMB, el Hospital del Salvador, que llevaba cuatro años paralizado y lo destrabamos”, destaca. “El cálculo es que ese repunte significa un crecimiento del orden de 20% respecto del año pasado y de 12% en relación a 2017. Estamos a buen ritmo de ejecución de este vasto programa de infraestructura. Estos US\$ 4 mil millones se comparan con US\$ 3.500 millones promedio durante el gobierno anterior. Es un aumento importante en obras. Soy un convencido de que en la receta de la reactivación, obras públicas es un factor clave y lo está siendo ya. El crecimiento del Imacec que acaba de salir cuenta la historia; no cuenta lo que viene”, advierte.

Y continúa: “Concesionar US\$ 2.800 millones por año promedio en el período 2019-2023, es más de tres veces superior al promedio de los ocho años anteriores. Algo absolutamente inédito en magnitud (...) Estoy convencido de que este instrumento reactivador ya está en plena operación y en un ritmo absolutamente inédito, licitaciones inéditas en cuanto a tamaño”.

—¿Qué le ha manifestado el Presidente Piñera? Hay una sensación ambiente de desaceleración, de que hay que apuntalar el crecimiento.

“La sensación de desaceleración tiene que ver con la variación en doce meses de la actividad económica, que corresponde al pasado, porque se refiere a los doce meses anteriores. El año pasado la base de comparación estuvo influida por la huelga de Minería Escudada de 2017 y otros factores, que hicieron que la base fuera muy baja y eso hacía que la cifra 2018 fuera alta. En consecuencia, era perfectamente esperable que fuera decayendo a lo largo del año, a medida que ese efecto de base se fuera disipando. El primer trimestre de este año está impactado

Trenes a Valparaíso: “El Presidente se ha manifestado muy partidario de, con sentido de urgencia, poner en marcha esta solución ferroviaria para conectar Santiago con ambos puertos”

—Se han presentado dos proyectos de trenes a Valparaíso. ¿Cuál le resulta más atractivo?

“No puedo pronunciarme porque ambas iniciativas están en evaluación por parte de la Dirección de Concesiones y van a ser presentadas durante este mes al Consejo de Concesiones para que se pronuncie respecto de si recomienda o no declararlas de interés público y, una vez que eso haya ocurrido, ambas inicien sus procesos de estudios, para efectos de tener más antecedentes y en base a eso podamos decidir cuál de las dos es preferible. En cualquier caso, de acuerdo a la Contraloría, antes de poder otorgar la declaración de interés público, cualquiera sea el pronunciamiento del Consejo de Con-

cesiones, necesitamos un mandato de EFE para esta actividad ferroviaria. La Ley de Concesiones estipula eso”.

—¿Qué factibilidad les ve a esos proyectos que compiten con iniciativas que EFE estaba viendo con la EPSA, vinculadas al Puerto de Gran Escala?

“Eso es lo que EFE tiene que considerar. El Presidente Piñera se ha manifestado muy partidario de, con sentido de urgencia, poder poner en marcha esta solución ferroviaria para conectar Santiago con ambos puertos”.

—¿Cuándo esperan este pronunciamiento de EFE?

“Estamos bastante interesados en que este pronunciamiento

sea pronto y así lo hemos conversado con ellos”.

—Estos dos proyectos son excluyentes. No habrá dos trenes a Valparaíso.

“No. Lo que vamos a definir es un procedimiento para efectos de que, a medio camino de los estudios, por así decirlo, poder resolver en el caso de Valparaíso cuál de los dos proyectos es el más adecuado”.

—¿Pueden estar los dos declarados de interés público y luego definir cuál es el que persevera?

“Así es”.

—Si tiene la venia de EFE, ¿este proyecto podría incluirse en

el Programa de Concesiones y en qué año? Hay gente que lo veía con una urgencia mayor.

“Estamos trabajando con todo el sentido de urgencia y apenas tengamos la posibilidad de hacerlo será incorporado en la cartera de concesiones, que es esencialmente dinámica. He visto comentarios de que por el hecho de que el tren no estuviera incluido en la cartera actual de concesiones, implicaba que el proyecto estuviera postergado para siempre. Esa cartera va siendo modificada constantemente”.

—¿Es correcto que el proyecto de SK tiene el punto en contra que no llega hasta el centro de Santiago, como sí lo hace la propuesta de Agunsa?

“Efectivamente, ese tren no llega a la comuna de Santiago, sino que a la de Maipú, pero al mismo tiempo eso tiene un beneficio en términos del costo de inversión. Hay una cosa por otra”.

—Considerando los aspectos de trazado, punto de llegada o exigencia de ingresos mínimos...

“Hay dos proyectos que atienden el puerto de Valparaíso y uno de ellos incluye adicionalmente al de San Antonio. Son proyectos que tienen valores de inversión de entre US\$ 2.000 millones y US\$ 2.400 millones, de acuerdo a las cifras muy preliminares que nos han entregado a la Dirección de Concesiones en sus propuestas de iniciativa privada. Si bien

ninguno exige subsidio, sí piden un ingreso mínimo garantizado”.

—Entiendo que son mínimos garantizados bastante altos.

“Independiente de los porcentajes, estas son meras propuestas que no tienen ninguna importancia. Son los antecedentes que se entregan para efectos de que se evalúe si la iniciativa fuera de interés público. Si llegara a efectuarse uno de estos proyectos, es perfectamente posible que la fórmula de licitación haga competir a los interesados respecto de quién exige menos subsidios o ingreso mínimo garantizado. Son parámetros de referencia, pero que no establecen una condición *sine qua non*. No determina en absoluto lo que podemos hacer”.

también por los temporales que se produjeron en el norte, lo que significó una gran paralización en la minería”.

—¿Qué espera hacia adelante?

“Este es un tiempo de siembra y no de cosecha. Los últimos doce meses estuvimos en un proceso de echar a andar una cantidad de iniciativas que son de gran importancia para el crecimiento económico. El año pasado tuvimos un bache en la inversión de obras públicas que este año lo estamos superando con creces y mal puede ese efecto reflejarse en los últimos doce meses; se va a reflejar en los próximos doce meses. Eso es válido para obras públicas y para otras medidas de gestión que se están haciendo en otros ministerios. Las medidas de legislación, que son la que acaparan la mayor cantidad de titulares y hacen de alguna manera pensar que el crecimiento depende solamente de aprobar leyes, creo que esa es una visión errónea.

Hay reformas importantes que se están tramitando, como la tributaria, de pensiones, del Código Laboral, de gran significación para establecer jornadas más adaptables a las actuales necesidades de los trabajadores y de las empresas. Todas son de importancia desde luego, pero no son la única vía para lograr la reactivación del crecimiento. Hay otras fórmulas que tienen que ver con gestión, y otras iniciativas, como las del Ministerio de Economía para el mejoramiento del clima para las inversiones, y las modificaciones que estamos planteando nosotros al Código de Aguas, que persiguen seguridad hídrica”.

—¿No fue un error del propio Gobierno instalar la idea de que la reintegración es absolutamente fundamental para evitar que las expectativas se desplomen?

“Lo que se ha tratado de transmitir es que estas reformas son un factor importante para recuperar el crecimiento potencial de la economía, que no es, ciertamente, el Imacec de los doce meses terminados en marzo. Es la capacidad de crecimiento de la economía. Para ese objetivo estas reformas son importantes”.

—Si no todo son leyes, queda la duda de si en realidad no se hicieron un autogol de inflar las expectativas poniendo las fichas en la reforma tributaria y la reintegración.

“Se va a lograr, creo yo, a lo largo de los próximos doce meses, buenos crecimientos, tanto de la actividad económica como del empleo. Y para eso, lo que estamos haciendo en materia de obras públicas y de otras políticas sectoriales es de gran importancia”.

—¿Qué autocritica se hacen como Gobierno?

“No encuentro nada criticable”.

—¿Se llega al 3,5% de crecimiento?

“Prefiero no entrar en el tema de las cifras anuales. Estoy trabajando más



Juan Andrés Fontaine, ministro de Obras Públicas, en su oficina, junto a su escritorio de varios metros de largo.

Concesiones viales: “Estamos moviéndonos a un sistema en que la adjudicación sea al que está dispuesto a construir y operar al menor peaje posible”

—Han surgido opiniones de privados, del Consejo de Políticas de Infraestructura (CPI), que ven que en el plan de concesiones falta savia nueva, obras que sean genuinamente nuevas. Proyectos como una carretera paralela a la Ruta 5 en el tramo más congestionado entre Biobío y Coquimbo. O una nueva carretera distinta a la 68, por La Dormida, que llegue a Valparaíso. ¿Qué responde?

“La estrategia nuestra en primera instancia ha sido destrabar los proyectos que ya estaban adjudicados y que estaban trancados. Eso lo hemos logrado en buena medida, y por eso está subiendo fuertemente la inversión en obras públicas este año. En segundo lugar, licitar la cartera de proyectos que se fue formando en los años anteriores, con algunos ajustes, y llevar adelante un programa muy masivo de concesiones, y que incluye temas como los hospitales que habían sido sacados. Y va a incluir también las cárceles, en que estamos avanzando con Justicia para efectos de configurar también un paquete de concesiones de cárceles.

“El tercer elemento de esta estrategia es definir con visión de futuro un plan de infraestructura concreto, que se basa en una estimación de demanda o de requerimientos de infraestructura con mirada al 2050. Una vez que tengamos la estimación concreta de esos requerimientos, vamos a definir cómo se materializan, ya sea con obras de carácter vial, o como algunas autopistas como las que ha mencionado—, o el tema aeropuerto, ferroviario y marítimo (cabotaje). Ese es un trabajo que venimos haciendo desde el año pasado con la Dirección de Planeamiento y que esperamos darlo a conocer durante el segundo semestre de este año.

“Ahora, se habla de las licitaciones como si fuera poco. Mejorar la capacidad de las carreteras o de los aeropuertos es ampliarlos, y eso es precisamente lo que se contempla en todas las licitaciones existentes. En Talca-Chillán

estamos invirtiendo US\$ 800 millones en nueva infraestructura, lo que incluye un *bypass* nuevo de 50 kilómetros que evita el paso por Talca, enlaces y terceras pistas en San Carlos-Chillán, mejoramiento de pasarelas y enlaces a lo largo de toda la ruta, todo para mejorar su servicialidad. Lo mismo hablamos de la Ruta 68 o la 78, que se licita el próximo año, también con terceras pistas. Lo mismo en los seis aeropuertos que estamos relicitando y donde hay una duplicación de la capacidad. Que sean relicitaciones no tiene nada de negativo”.

—¿Con qué criterio de tarifa se van a hacer las licitaciones viales? Se ha criticado que las autopistas concesionadas son caras, hechas con otro riego país.

“Ahí varía en el caso a caso, pero en general estamos moviéndonos a un sistema de concesiones en que la adjudicación sea al que está dispuesto a construir y operar al menor peaje posible, o la menor tarifa”.

—¿Ensambla bien esto con la valorización que se espera tener en el modelo del Fondo de Infraestructura?

“Ensambla bien, porque para efectos del modelo financiero de la licitación se incluye un pago al Estado —que podría ser al Fondo de Infraestructura una vez que esté transferido—, de la infraestructura preexistente que el concesionario está recibiendo. El concesionario paga el valor de la carretera que está recibiendo y durante la concesión la administra, hace las inversiones necesarias, cobra peaje, y al término, el Estado le paga de vuelta el valor que tiene la carretera en ese momento. Al hacer la matemática financiera, eso genera un capital importante, ya sea en el Estado o en el fondo, y la tarifa es la que resulta económicamente correcta para el valor de la infraestructura preexistente con las obras adicionales”.

con la vista puesta en el crecimiento potencial, que es el que influye muchísimo con la infraestructura. La buena infraestructura significa mejorar la productividad de las personas que pierden menos tiempo en los tacos y de

toda la cadena logística. Significa mucha mejor competitividad para nuestras exportaciones”.

—¿Qué reflexión le merece la forma en que se ha conducido la oposición?

“Echo de menos una oposición más constructiva. Nos une el buscar lo mejor para Chile, y eso muchas veces, por sacar dividendos políticos de corto plazo, advirtiendo a algunos personeros de la oposición tomar posiciones

Define solución a los tacos en la Ruta 68 entre Costanera Norte y Lo Prado

Tras incorporar el sistema *free flow* en los peajes de la Ruta 68, en Lo Prado y Zapata, el ministro Juan Andrés Fontaine explica que ya se echó a andar el proceso para la relicitación de esta ruta, con los estudios internos de ingeniería para ampliar su capacidad. “De cuatro pistas pasará a seis”, dice, lo que obligará a construir nuevos túneles, obra que será parte de la relicitación.

En plazos, el objetivo del MOP es relicitar en 2021, previo al fin de la concesión actual (agosto 2024), de modo que el 2022 ya esté en obra el nuevo proyecto.

Mientras, para paliar el atochamiento entre el enlace de Costanera Norte y Lo Prado (el enlace Pudahuel), el MOP evalúa impulsar una obra complementaria para mejorar las caletas: darles continuidad y que sean de doble vía a cada lado. Esto implica construir cuatro puentes (dos por lado). “Eso absorberá tráfico local y también podremos usar esas vías para gestionar tráfico los fines de semana largo. Toda esta obra será muy útil, además, porque servirá como alternativa cuando se haga la intervención mayor en la ruta actual con las obras de la relicitación. Por eso hemos hecho esta sucesión”.

¿Cuánto cuesta, cómo se financiará y quién la asumirá? “Todavía estamos perfilando cómo trabajamos esto. Hemos discutido con la concesionaria de la Ruta 68, que es Albertis, y con Costanera Norte, porque también mejora su enlace con la Ruta 68”, dice el ministro, y agrega que lo más probable será que liciten estas obras.

“Esa licitación, el monto que resulte de la obra, se paga ya sea con extensión de contrato o con pago por parte del Estado. Están todos las opciones sobre la mesa. Es un tema que tenemos que negociar. Prefiero no poner una fecha, pero es algo que en cualquier caso se va a resolver en las próximas semanas”.

Fontaine plantea que si no hubiera interés de las concesionarias el MOP podría asumir las obras. “Las fajas donde van las caletas no son parte de ninguna concesión y perfectamente podría tomarlas vialidad, pero eso implicaría prestar presupuesto para otras obras que tienen prioridad como pavimentaciones o agua potable rural”.

que dañan el avance de proyectos en el campo legislativo que son muy importantes. Posiciones que por lo demás no plantean en conversaciones privadas, sino que las adoptan hacia el público”.