



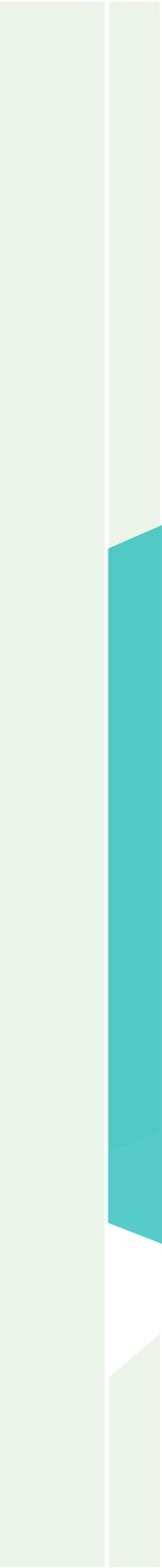
CONSEJO DE POLÍTICAS
DE INFRAESTRUCTURA

DIÁLOGOS DEL CPI

2 0 1 4 - 2 0 1 6



WWW.INFRAESTRUCTURAPUBLICA.CL



CONTENIDO

04

**CONSEJO DE POLÍTICAS DE
INFRAESTRUCTURA (CPI)**

08

DIÁLOGOS DEL CPI



CONSEJO DE POLÍTICAS
DE INFRAESTRUCTURA
(CPI)

CONSEJO DE POLÍTICAS DE INFRAESTRUCTURA CPI



El Consejo de Políticas de Infraestructura (CPI) es un grupo constituido por personas de reconocida trayectoria pública y privada en el análisis y generación de políticas públicas, particularmente relacionadas con la Infraestructura Pública.

El Consejo, constituido en 2013 tiene como objetivo, colaborar en la elaboración de una Política de Infraestructura para Chile, fruto del diálogo y del debate de distintos sectores, público y privado, con el fin de establecer las condiciones necesarias y generar propuestas en orden a lograr una correcta visión y debida orientación de largo plazo de iniciativas en el tiempo, su adecuada expresión en proyectos concretos y su oportuna materialización en una perspectiva integral, desde el punto de vista económico y social. Tales propuestas deben servir como marco orientador para las decisiones y acciones del estado referidas a esta materia. La infraestructura pública es uno de los pilares fundamentales en el desarrollo social y económico de las naciones. Todos los países desarrollados tienen una alta densidad de infraestructura que sirve de base para proveer los servicios que permiten el funcionamiento del aparato del Estado, la provisión de servicios de salud, educación, vivienda, transporte de carga y personas, las telecomunicaciones de todo tipo, el desarrollo de la cultura, la seguridad ciudadana, la defensa nacional, entre otras.

La relación entre infraestructura y desarrollo ha sido estudiada por académicos, especialistas nacionales y organismos internacionales. La conclusión general es que la infraestructura es uno de los componentes críticos del desarrollo social y económico porque provee la base para ofrecer los servicios que se asocian con la calidad de vida de las personas, la igualdad



de oportunidades y la posibilidad de desarrollar y aprovechar sus capacidades. Además, potencia la integración social al facilitar la movilidad y las comunicaciones dentro de un territorio y entre ellos.

Desde el punto de vista del crecimiento económico, la infraestructura juega un papel fundamental al disminuir los costos de transporte y de las comunicaciones, permitiendo que un mayor número de empresas y personas puedan llevar sus productos y servicios a los mercados de forma competitiva. En un país que se ha propuesto crecer en base a las exportaciones, el acceso a carreteras, puertos y aeropuertos de calidad es crucial. Lo mismo ocurre con la infraestructura digital. El acceso a Internet y telefonía móvil son hoy por hoy una condición ineludible para cualquier empresa que se proyecta al exterior.



LOS DIÁLOGOS DEL CPI se realizan mensualmente para generar un espacio de discusión entre un reducido grupo de autoridades y expertos en temas atinentes a la Infraestructura Pública.

Se produce así una conversación fluida y constructiva de la que derivan propuestas concretas para los temas de Infraestructura Pública que el país requiere.

En 2013 el Consejo de Políticas de Infraestructura (CPI) comenzó a desarrollar estas actividades con el propósito de acompañar y aportar a las autoridades con propuestas específicas de Infraestructura Pública.

A los Diálogos se invita a uno o dos expositores, quienes presentan el marco general de la temática en cuestión, para posteriormente dar paso a una conversación sobre las ideas expuestas.

DIÁLOGOS DEL CPI

LECCIONES DEL TERREMOTO E INCENDIO DE VALPARAÍSO

24
Abril
2014

EXPOSITOR
Pablo
Contrucci

Nº DE ASISTENTES
15

Con una interesante jornada de reflexión e intercambio de opiniones, celebró el Consejo de Políticas de Infraestructura, su primera jornada de "Diálogos sobre Infraestructura", donde se analizó el impacto urbano del incendio de Valparaíso y del terremoto en el norte del país.

El objetivo era compartir experiencias y dilucidar lecciones entre expertos en temas urbanísticos con el Director de Desarrollo Urbano del Minvu, Pablo Contrucci, quien expuso la visión y estrategia del Gobierno para enfrentar ambas emergencias.

En el caso del incendio en Valparaíso, el profesional hizo notar que éste puso en evidencia la carencia de una planificación adecuada del territorio, que considere las necesidades básicas de la población habitante, los riesgos potenciales del territorio y los instrumentos que permitan enfrentarlos. Además, los planes reguladores actualmente sólo contemplan el riesgo de incendios y se aplican sólo a zonas urbanas.

Sobre las medidas que está tomando el Gobierno frente a estas emergencias, destacó que, aunque se está trabajando desde la urgencia, se quiere potenciar un trabajo con una mirada de largo plazo considerando la planificación urbana como uno de los ejes centrales para el desarrollo de la ciudad y su entorno.

Los concurrentes al Diálogo, entre los que se contó al ex Presidente Eduardo Frei, la ex Ministra de Vivienda, Sonia Tschorne y los urbanistas Pablo Allard, Iván Poduje y Eduardo Teixedó, coincidieron con el diagnóstico de Pablo Contrucci e intercambiaron inquietudes y planteamientos sobre las experiencias recientes en casos de emergencias, como la evacuación de Chaitén y la reconstrucción tras el 27F.



“ Los planes reguladores deben tener una mirada de futuro, producto de decisiones urbanísticas que velen por la calidad de vida de las personas. ”

En los casos anteriores, la desorganización, la dispersión y demora en la toma de las decisiones, la falta de una priorización estratégica a la hora de hacer las inversiones y la tardanza en la puesta en marcha de los proyectos -producto de la burocracia del sistema de inversiones del Estado-, fueron motivo de importantes deficiencias en la planificación inicialmente definida y, en el caso de Chaitén, de un fracaso total en el traslado y reubicación de la ciudad, la que hoy ha vuelto a ser habitada.

Para los participantes del primer Diálogo, las lecciones aprendidas deben permitir incorporar las siguientes lecciones:

- La importancia de **hacerse cargo de los riesgos inherentes a cada zona urbana y sus alrededores no urbanos** (en el caso de Valparaíso, los bosques que rodean a los cerros), e incorporarlos en la planificación de las ciudades. Es importante, por ejemplo, que los planes reguladores tengan una mirada de futuro y no avancen validando situaciones de hecho, que resultan producto de condiciones de marginalidad o de improvisaciones, más que de decisiones urbanísticas que velen por la calidad de vida de las personas, en los lugares que habitan.
- **La calidad de vida de nuestros ciudadanos depende directamente de la infraestructura que tienen a su disposición:** electricidad, parques, gimnasios, plazas, escuelas, consultorios, comisarías, calles y caminos de buena calidad, transporte público adecuado, redes de agua potable y sanitarias, sistemas de control de aguas lluvia, etc. Proveer de esos elementos toma tiempo y requiere recursos; por lo tanto, no son acciones que se puedan improvisar.



- **Debe potenciarse la descentralización en la toma de decisiones**, pero con un marco de atribuciones claro que permita un accionar eficiente. En este sentido, se destacó que, si bien los Delegados Presidenciales son una buena fórmula para coordinar los esfuerzos en la primera etapa de las emergencias, es la institucionalidad local la que debe hacerse cargo de las labores de reconstrucción.
- Otro esfuerzo a realizar, **es la necesidad de una más eficiente y planificada gestión del suelo por parte de la autoridad**, incluyendo un catastro público de los terrenos propiedad del SERVIU, de modo que, tanto iniciativas públicas como privadas, puedan acceder a información básica para su planificación.
- También se coincidió **en la necesidad de incorporar con mayor fuerza la participación ciudadana** en el debate de temas urbanos y la toma de decisiones locales. Es necesario promover la participación ciudadana entendida como los representantes de la comunidad en su sentido amplio. No como se ha observado en Chile en los últimos años, en que grupos de presión, no necesariamente representativos, aprovechan su poder e influencia para incidir en las decisiones que adopta la autoridad.

Desde el punto de vista del CPI, este primer diálogo constituye una confirmación de la necesidad e importancia de disponer de un mecanismo de interacción entre las entidades públicas, los expertos, académicos y las entidades privadas, donde se puedan intercambiar experiencias y conocimientos, discutir alternativas y proponer soluciones a los desafíos de infraestructura que afectan directamente a la ciudadanía e inciden decisivamente sobre su calidad de vida.



TRANSPORTE URBANO

5
Junio
2014

EXPOSITOR
Raúl
Barrientos

Nº DE ASISTENTES
22

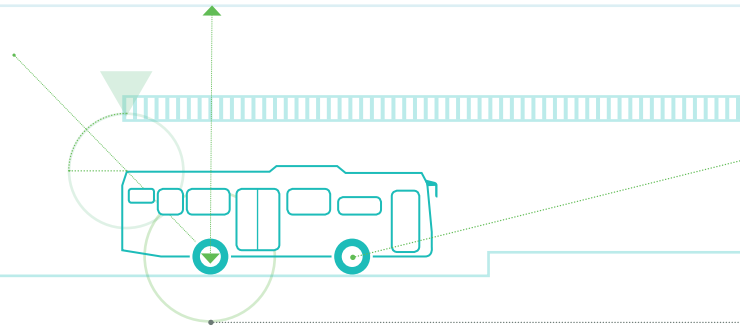
Cómo mejorar el transporte público y los desafíos futuros en este ámbito fue el tema analizado en el II Diálogo organizado por el CPI. En el evento expuso Raúl Barrientos, asesor del Ministerio de Transportes y participaron el ex Presidente Eduardo Frei; Héctor Moya, empresario transportista; Gabriel Aldoney, ex Intendente de la Región de Valparaíso; Fernando Herrera; Florencio Correa, de la Cámara Chilena de la Construcción y los urbanistas Alberto Teixidó y Ricardo Hurtubia, entre otros destacados expertos.

En la exposición, Raúl Barrientos presentó las propuestas del Gobierno de la Presidente Bachelet para mejorar el transporte público a nivel nacional.

En lo que se refiere a Santiago, el asesor explicó que la congestión, explicada por el aumento del parque vehicular y la falta de corredores exclusivos para el Transantiago, han generado una disminución en las velocidades de desplazamiento. Por este motivo, hay inversiones destinadas a aumentar en 40 kilómetros los corredores segregados, priorizando el tránsito de los buses. En esta infraestructura, se reconoce un importante atraso en las inversiones, ya que, de acuerdo a los planes iniciales, deberían existir 300 kilómetros de corredores, pero sólo se han construido 69.

Respecto de las regiones, Barrientos destacó que las inversiones se concentrarían en facilitar la conexión dentro de urbes como Antofagasta, Valparaíso y Concepción, 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 en la capital. Uno de los temas planteados fue la importancia de agilizar la inversión entrenes de cercanía de las comunas periféricas que, considerando las evaluaciones y 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.



En relación al Transantiago, la discusión se centró en la importancia de la infraestructura para el buen funcionamiento del sistema. Las deficiencias que presenta actualmente han derivado en una sostenida disminución de la velocidad de los buses, que 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.

Considerando este problema es que parece razonable invertir en los corredores segregados ya 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 sufren ciudades como Concepción, Antofagasta, Viña y Valparaíso.

También se debatió sobre la relación entre la planificación urbana y el 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 algunos aspectos que influyen en la calidad de vida de sus habitantes, más allá del puro proyecto inmobiliario.

“ La infraestructura de transporte debe proporcionar recursos que contribuyan a mejorar la calidad de vida de las personas. ”

También fue examinado el vínculo entre sistema de transporte y calidad de vida. Se analizó 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, seguridad y comodidad.

Asimismo, se propuso buscar formas para que el Estado se beneficie de parte del aumento en los valores del suelo, producido en el entorno por 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 infraestructura de transporte, como corredores exclusivos, trenes de cercanía, zonas pagas, etc.

||| CONCESIONES

26
Junio
2014

EXPOSITOR

Eric
Martin

Nº DE ASISTENTES

24

Si bien en la década de los 90 el sistema de Concesiones de Infraestructura fue uno de los motores que impulsó la inversión en Chile, ha perdido importancia relativa en los últimos años. Esto podría cambiar con el plan de inversiones reseñado en la nota central. Este fue el tema central abordado en el Tercer Diálogo del CPI.

El expositor principal fue el Coordinador de Concesiones del Ministerio de Obras Públicas, Eric Martin, quien explicó los criterios que el MOP quiere enfatizar a la hora de reimpulsar el sistema.

El primero de ellos es la idea de "quien usa paga", como una forma de hacer que los directamente beneficiados sean los que contribuyan al costo del proyecto. De esta forma quedarían recursos públicos disponibles para redistribuir hacia iniciativas de impacto social, en áreas menos atractivas para los inversionistas privados. El segundo criterio apunta a buscar un equilibrio regional de las inversiones, con una vinculación hacia los encadenamientos productivos. Ello permitirá acometer inversiones considerando el aporte en calidad de vida y los encadenamientos que podrán facilitarse con la realización de ciertas obras. Un tercer criterio es incorporar, con mayor peso, la variable "calidad del servicio" en los contratos de concesiones. Esto tendría dos ventajas: por una parte, permite medir lo que realmente le interesa al usuario: la prestación del servicio y no las técnicas empleadas en la construcción y, por otra, hace posible ir adecuando los contratos para cumplir con ciertos estándares de servicio, tales como tiempo, congestión u otros.

Asimismo, Martin mencionó la necesidad de revalorizar las concesiones, como un sistema que tanto aportó al desarrollo del país en la década de los 90 y principios de los años 2000. De hecho, éste es un modelo que hoy está viviendo un fuerte impulso en países como Perú, Colombia y México, donde las enormes oportunidades de inversión disponibles, facilitan captar inversionistas nacionales e internacionales.



Los participantes analizaron los desafíos mencionados, coincidiendo en la necesidad de revitalizar este sistema, especialmente a la luz de las metas que se ha planteado el país, en cuanto a aumentar su crecimiento económico y, simultáneamente, acometer un conjunto de reformas fundamentales que requerirán de importantes recursos fiscales. Esas exigencias dejarían poco margen para financiar grandes carteras de inversión en infraestructura, usando exclusivamente los recursos del Estado.

“ El “factor ciudadano” hoy es decisivo en la definición de las obras que se emprenden y hay consenso en que las consultas ciudadanas se deben realizar durante el diseño de los proyectos, para lograr obras más eficientes y con mayor legitimidad social. ”

Otro elemento que se sumó a la reflexión de los participantes fue el “factor ciudadano”. Esto es, el empoderamiento de las comunidades y de los diversos grupos de interés a la hora de decidir qué obras se emprenden, en qué lugares, y con qué grado de impacto social y ambiental. A diferencia de los años 90, en que se construyeron grandes obras de infraestructura, prácticamente sin consultar a las comunidades involucradas o afectadas, hoy el tema de la “participación y consulta ciudadana” se encuentra instalado y es determinante a la hora de definir la realización de cualquier proyecto. Es necesario, fue la unánime opinión de los participantes, que las inversiones y proyectos que se planifiquen, consideren las consultas ciudadanas desde antes de finalizar el diseño de los proyectos, para darle legitimidad a las decisiones que se adopten y, de esa manera, lograr una mejor y más eficiente realización de los mismos.



IV ¿MEGAPUERTO EN LA ZONA CENTRAL?

31
Julio
2014

EXPOSITOR
Alexis
Michea

Nº DE ASISTENTES
28

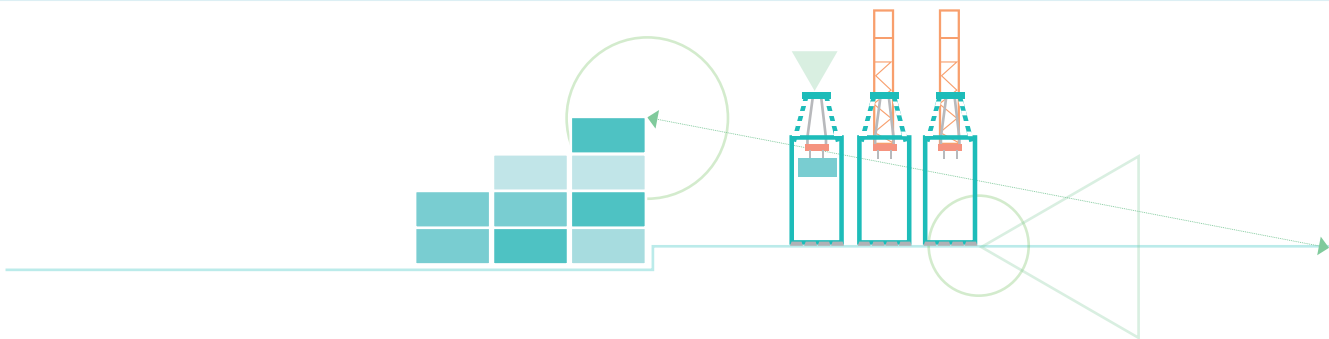
El Cuarto Diálogo del Consejo de Políticas de Infraestructura, se centró en el debate sobre el Puerto a Gran Escala que el Estado planea construir en la zona central del país.

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

Alexis Michea explicó que la motivación principal 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 incremento en el valor en los productos exportados e importados. "Esta situación -dijo- 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".

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, sino se adoptan medidas concretas en el corto plazo. Los tiempos de espera que actualmente tienen los buques en las costas chilenas, que en los últimos años han aumentado considerablemente, superando el promedio de la industria mundial, son síntomas que pronostican un complejo escenario futuro.

Así las cosas, desde hace algunos años se comenzó a estudiar la construcción de un Puerto de Gran Escala (PGE) que permita superar estas dificultades. En un primer análisis sobre el posible emplazamiento del PGE, se descartaron un conjunto de bahías a lo largo del país, concluyendo que las mejores ubicaciones eran Valparaíso y San Antonio.



“ La actual situación portuaria del país afecta la competitividad de nuestro modelo exportador, ya que los costos logísticos son claves para la competitividad de los puertos. ”

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

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

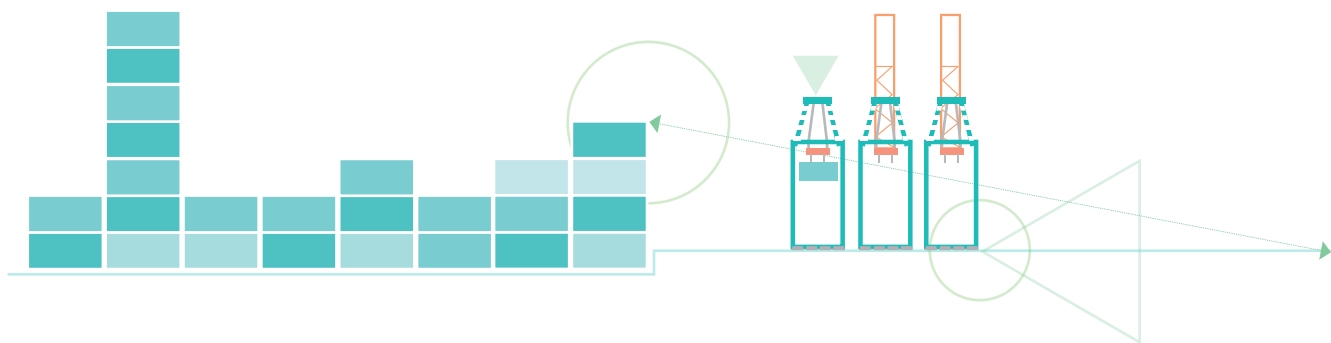
Entre los asistentes al Diálogo se encontraba el Ex Presidente , Eduardo Frei, quien hizo un llamado de alerta sobre los plazos para la construcción de esta iniciativa pues, a su juicio, presenta un retraso respecto del ritmo de crecimiento de la demanda portuaria. “Chile presenta un retraso en infraestructura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

Por su parte, el ex Intendente de la Región de Valparaíso y ex Presidente de la Empresa Portuaria de Valparaíso Gabriel Aldoney, 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 -puntualizó- no es una necesidad solo 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 embarcaciones 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”.

Varios de 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 infraestructura ferroviaria, puesto que los camiones afectan muy negativamente el flujo y la infraestructura vial de las ciudades.

Asimismo, 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.



V INFRAESTRUCTURA HOSPITALARIA EN EL OJO DEL HURACÁN

02
Septiembre
2014

EXPOSITOR

Juan Eduardo
Saldivia

Carlos
Piaggio

Nº DE ASISTENTES

18

Con el propósito de contribuir al debate sobre cómo superar el déficit de infraestructura hospitalaria en el país, y qué aporte debiera hacer el sector privado, el Consejo de Políticas de Infraestructura (CPI), realizó un encuentro en el que participaron expertos del ámbito de la construcción, del sector salud, así como de empresas concesionarias de obras públicas. El Secretario Ejecutivo del CPI, Carlos Cruz, señaló que se cursaron invitaciones a representantes del Ministerio de Salud, las que lamentablemente no respondieron.

El Diálogo se inició con una exposición sobre el desarrollo de proyectos de concesiones hospitalarias, realizada por Carlos Piaggio, gerente de Infraestructura de la Cámara Chilena de la Construcción (CChC). Se refirió al déficit histórico que presenta la infraestructura hospitalaria del país y que se resume en el índice de 2,3 camas por mil habitantes, en circunstancias que, según recomendaciones de la Organización Mundial de la Salud (OMS), este índice debiera ser de 4,0 camas y, según la OCDE, de 6,0 camas. Junto con ello, Piaggio indicó que la antigüedad de los establecimientos es superior al promedio internacional (de más de 30 años en promedio), lo cual conlleva problemas operativos y de eficiencia.

Basado en un estudio realizado sobre el desarrollo de proyectos en el sector, Piaggio entregó un diagnóstico, resumido en los siguientes puntos:

- Bases de licitación disímiles entre distintos servicios y reparticiones de salud.
- Presentación de proyectos incompletos, debido a cambios que se hacen sobre la marcha, lo que a su vez genera conflictos administrativos y judiciales.
- Baja capacidad técnica de los servicios de inspección de obras, a lo que se agrega la escasa resolución de éstas.
- Sobre exigencia de las autoridades de salud hacia los proyectos ya aprobados.



Luego del diagnóstico, Carlos Piaggio delineó algunas propuestas para agilizar y hacer más efectivas las construcciones hospitalarias, tales como el reforzamiento de los equipos técnicos que diseñan los proyectos; uso de bases de licitación homogéneas; optimización, desde su origen, de las indicaciones técnicas de los proyectos; e implementación de mecanismos de resolución temprana de conflictos.

Expresó asimismo las dudas de su gremio respecto que, a largo plazo, sea el Ministerio de Salud el organismo que mantenga la facultad de licitar los nuevos proyectos, sugiriendo traspasar esta atribución a la cartera de Obras Públicas.

“Chile muestra un índice de 2,3 camas por mil habitantes, en circunstancias que, según recomendaciones de la Organización Mundial de la Salud (OMS), esta tasa debiera ser de 4,0 camas y, según la OCDE, de 6,0 camas.”

Carlos Piaggio dio cuenta de una gran desinformación en la opinión pública sobre el mecanismo de concesiones hospitalarias, puntualizando que éstas abarcan sólo la construcción del establecimiento y su mantenimiento físico, no así la gestión y operación de los mismos, responsabilidades que quedan en manos del Ministerio de Salud.

Por su parte, los asistentes entregaron sus puntos de vista sobre la situación que afecta al sector y sobre el sistema de concesiones, que ha sido puesto en tela de juicio por algunos gremios de trabajadores de la salud, y también por autoridades de gobierno.

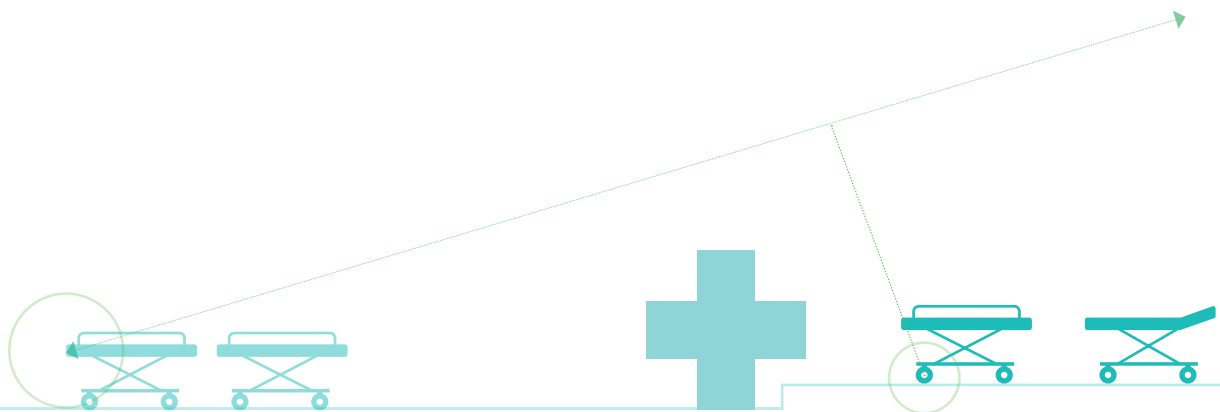
El doctor Pablo Rodríguez Whipple, ex presidente del Colegio Médico de Chile, expuso el crítico panorama que presenta la salud pública en Chile, donde sobresalen aspectos como las listas de espera en los hospitales, la escasez de médicos especialistas y los graves problemas de equipamiento. Por esta razón, abogó por una mayor contribución del sector privado para solucionar la crisis, mediante el sistema de concesiones hospitalarias.

Pablo Rodríguez, sostuvo que para arribar a un consenso que permita avanzar en la solución de la crisis, “tenemos que poner al enfermo en el centro del debate, porque éste es el prioritario y no la forma o el mecanismo de cómo construimos los hospitales”.

El Presidente de la Asociación de Concesionarios de Obras de Infraestructura Pública (Copsa), Juan Eduardo Saldivia, comentó que a juzgar por los conflictos que han surgido en el plano de las concesiones hospitalarias, el sector público demuestra que no está en condiciones de servir de contraparte adecuada para dinamizar y perfeccionar este sistema. Señaló que la discusión tiene un claro sesgo ideológico y descartó que mediante este modelo se esté “privatizando la salud”.

En tanto, el director del Área Social de Chile 21, Rafael Urriola, advirtió que “no existe una institucionalidad clara para los hospitales concesionados” y que hasta ahora “sólo se ha improvisado”.

Por último, la experta en comunicaciones de Imaginacion Consultores, Claudia Miralles, señaló que ante sucesos como el paro de trabajadores del Hospital del Salvador, la industria del sector no supo defender el mecanismo de la concesión, dejando un amplio espacio a los dirigentes sindicales para que coparan la agenda noticiosa “Los mensajes de las empresas del sector fueron autorreferentes y no tuvieron como centro a la ciudadanía, impidiendo con ello que nuestros puntos de vista logran sobreponerse al discurso ideologizado que finalmente tomó la prensa y llegó a la ciudadanía de manera distorsionada”, concluyó Miralles.



VI METRO COMO EJE ESTRUCTURANTE DE LA CIUDAD

02
Octubre
2014

EXPOSITOR
Aldo
González

Nº DE ASISTENTES
19

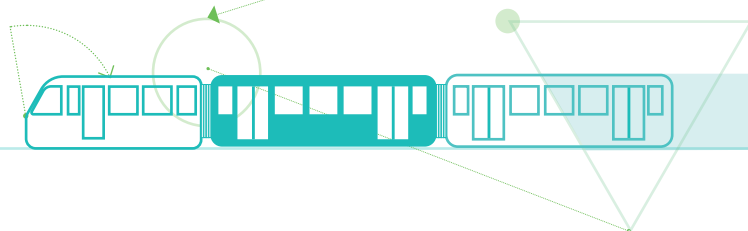
“El Metro como eje estructurante de la ciudad”, fue el tema central que abordaron 20 expertos convocados por el Consejo de Políticas Infraestructura (CPI), para participar en la sexta versión de su ciclo Diálogos.

El expositor principal fue el presidente del Directorio del Metro de Santiago, Aldo González, quien ofreció un panorama de la situación y de los desafíos que enfrenta la red del tren subterráneo. Entre ellos, el desarrollo de su plan estratégico, los proyectos de expansión en marcha –líneas 3 y 6– y el proceso de integración con el sistema de transporte urbano de superficie con el Plan Regulador Metropolitano.

Entre otros participantes, estuvieron Gisèle Labarthe, secretaria ejecutiva de Sectra; Sonia Tschorne, ex ministra de Vivienda y actual directora ejecutiva de Neourbanismo; Pablo Contrucci, director de la División de Desarrollo Urbano del Ministerio de la Vivienda y Urbanismo (Minvu); Marcelo Longas, jefe del Departamento de Obras Urbanas del Minvu; Louis de Grange, docente e investigador de la Universidad Diego Portales; Fernando Herrera, presidente de la Comisión de Urbanismo de la Cámara Chilena de la Construcción; y Carlos Cruz, Secretario Ejecutivo del CPI.

Aldo González se refirió a los principales problemas que enfrenta el sistema, tales como el aumento de la densidad de pasajeros, que en horas punta llega o supera los seis pasajeros por metro cuadrado en algunas líneas; el crecimiento sostenido de la demanda a tasas promedio de 2% anual, que obliga a nuevas inversiones para mantener la calidad del servicio; y la baja cobertura del Metro en algunas zonas de Santiago, principalmente norponiente y surponiente, aunque esto último mejorará con la Línea 6.

González adelantó que la empresa se encuentra estudiando el desarrollo de nuevas líneas, tanto para reducir el atochamiento en las existentes, como para ampliar la red hacia las zonas donde



el Metro no llega, en función de las proyecciones de expansión urbana.

El ejecutivo aseguró que tanto la expansión de las líneas existentes, como la construcción de las nuevas, deben ser subterráneas, porque de este modo se asegura que el ferrocarril metropolitano sea una alternativa eficaz al transporte de superficie. “Creo que es necesario que Metro gaste un poco más, pero que entreguemos una solución eficiente”, subrayó.

Añadió que los cambios en el Plan Regulador de la Región Metropolitana van a sumar nuevas áreas de desarrollo urbano y habitacional, sobre todo en la zona norponiente y sur. “Se van a agregar unas 663.000 viviendas, y el aeropuerto es también un polo de desarrollo que generará una demanda por viajes, lo que hace pensar en la factibilidad de una línea hacia el terminal aéreo”, destacó González.

El presidente del Metro manifestó que en la actualidad su empresa se encuentra ejecutando la mayor inversión sectorial en transporte del país, por US\$ 2.758 millones. Junto con ello ratificó que las líneas 3 y 6 estarán operativas en 2018.

Respecto del financiamiento de Metro, Aldo González sostuvo que el esquema tradicional es que el 70% provenga del Estado y el 30% restante de ingresos operacionales de la empresa.

“Tenemos alguna capacidad de endeudamiento, pero no la suficiente respecto de los montos que se requieren, por eso estamos utilizando fuentes que van desde el arriendo de espacios y la publicidad en las estaciones, hasta la posibilidad de ofrecer el servicio de buses eléctricos como alimentadores

del Metro, que es lo que permite actualmente, por ley, el giro de la empresa”, dijo González.

Otra de las posibles fuentes de financiamiento que mencionó el ejecutivo, es el uso de la tarjeta BIP!, para efectuar diversas operaciones o transacciones, cuando se apruebe la ley de ampliación de los medios de pago que se tramita en el Congreso.

“ Tanto la expansión de las líneas existentes de Metro, como la construcción de las nuevas, “deben ser subterráneas, porque de este modo se asegura que el ferrocarril metropolitano sea una alternativa eficaz al transporte de superficie”
(Aldo González, presidente de Metro).

”



VIII AL FIN REGIONALIZACIÓN... ¿Y LA INFRAESTRUCTURA?

30
Octubre
2014

EXPOSITOR
Esteban
Valenzuela

Nº DE ASISTENTES
26

Un detallado informe sobre las conclusiones y propuestas de la Comisión Asesora Presidencial en Descentralización y Desarrollo Regional, entregó el presidente de esta unidad, Esteban Valenzuela, durante el VII Diálogo organizado por CPI.

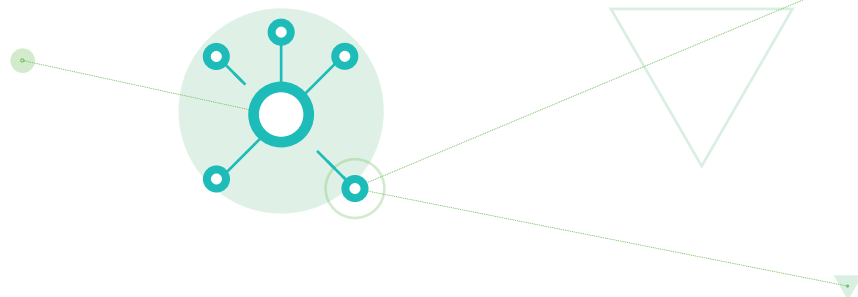
En el encuentro participaron alrededor de 20 profesionales, de diversos ámbitos que integran o adhieren al CPI, encabezados por su Secretario Ejecutivo, Carlos Cruz.

“Somos el país más centralista de la OCDE y ahí están las cifras: en la mayoría de los países miembros que componen esta organización, el 45% del gasto público es de carácter subnacional autónomo, mientras que en Chile esta cifra oscila entre el 16 y el 18% y, si en las actuales condiciones se concreta la desmunicipalización de la educación, el gasto que decidan las regiones bajará al 13%”, sentenció Valenzuela.

Luego subrayó que “Chile y Corea del Norte son los únicos países del mundo que no eligen gobiernos regionales” y que en décadas recientes casi todos los países de América Latina hicieron reformas para fortalecer los poderes regionales y combatir la centralización.

Señaló que la propuesta entregada a la Presidenta Michelle Bachelet, abarca aspectos políticos, económicos, administrativos, tributarios, presupuestarios, sociales y culturales. Adelantó que en varios de estos, subyace el imperativo del desarrollo de la infraestructura en regiones.

“En mis frecuentes recorridos por el país he advertido que la demanda por infraestructura es gigantesca y es quizás donde más se notan las brechas del centralismo”, manifestó Esteban Valenzuela. Agregó que los casos más graves de falta de infraestructura se dan en las ciudades de más rápido crecimiento demográfico y urbano.



“ Propuesta incluye la creación de fondos espejo para que las regiones desarrollen infraestructura, por US\$ 24.000 millones en un plazo de 10 años. ”

Precisó que la decisión final sobre esta propuesta radica en el gobierno y el poder legislativo, los cuales deberán pronunciarse en los próximos meses para emprender las reformas que son necesarias para implementar los cambios, partiendo por una ley que dé paso a la “elección democrática de los intendentes regionales, en lo posible, a partir de octubre de 2016”.

Los actuales gobernadores provinciales desaparecerían y el gobierno central se haría representar por un delegado ante el gobierno regional. Junto con la elección de los intendentes, la propuesta de la Comisión postula la descentralización de políticas tributarias, como es el caso del impuesto territorial y la reformulación del llamado royalty a la minería, dejando el 40% de los fondos que éste recaude en las comunas donde se ubiquen los yacimientos; el 50% en un fondo de convergencia nacional y sólo el 10% para financiar proyectos de innovación. A su vez, de los fondos de convergencia nacional, debieran destinarse recursos extras para las regiones más atrasadas.

Además, las principales zonas urbanas del país, Metropolitana, Gran Valparaíso y Gran Concepción, serían reconocidas como macro regiones, con poderes aún mayores para los gobiernos regionales y en éstas se crearía una Agencia Metropolitana de Transportes.

“Son 70 medidas estratégicas que proponemos, distribuidas en cinco ejes clave de acción que todo cambio estructural y armónico debe contemplar: descentralización política, con reconocimiento autónomo de las regiones y municipios, de carácter constitucional; descentralización administrativa y fiscal; un área de capacidades y otra de participación, donde la arquitectura que se construya no se la lleva nadie para la casa, porque será fruto del diálogo con poder social”, sentenció Valenzuela.

Por otra parte, la Comisión encabezada por Esteban Valenzuela propuso descentralizar Corfo, Serviu e Indap, “porque son instituciones fundamentales para fortalecer el desarrollo productivo, la calidad de vida en las ciudades y el desarrollo en las zonas rurales, respectivamente”.

En el plano financiero, el presidente de la Comisión Asesora para la Descentralización adelantó que se contemplan medidas para autonomizar a las regiones, tales como: la coparticipación

(por ley) en la recaudación de impuestos (partiría con 7% en 2016 y llegaría al 15% en 2020); la reformulación del sistema de cálculo del Fondo Nacional de Desarrollo Regional; la creación de algunas tasas de impuestos comunales-territoriales aplicados a ciertas actividades, como por ejemplo, generadoras eléctricas, puertos y explotaciones mineras y forestales; la generación de fondos espejo para que las regiones desarrollen infraestructura, por US\$ 24.000 millones para los próximos 10 años, sobre todo de transportes; y capacidad de endeudamiento de largo plazo para proyectos de infraestructura. Esto último obligaría a establecer presupuestos plurianuales en las regiones, con un tope del 7% (de los ingresos regionales), para el servicio de la deuda.

Respecto de las aspiraciones de algunas provincias para transformarse en regiones, Valenzuela dijo que la propuesta parte de la base de que se procederá sólo con las actuales regiones y con otras dos nuevas que prometió en su programa de gobierno Michelle Bachelet: Ñuble y Aconcagua.



VIII CÓMO MEJORAR LA GESTIÓN DE LOS RECURSOS HÍDRICOS: EMERGENCIA Y LARGO PLAZO

26
Noviembre
2014

EXPOSITOR
**Reinaldo
Ruiz**

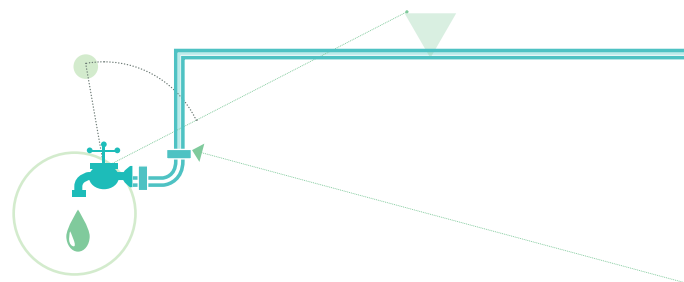
Nº DE ASISTENTES
21

El delegado Presidencial para los Recursos Hídricos, Reinaldo Ruiz, participó en el VIII Diálogo organizado por el CPI, el 26 de noviembre de 2014, oportunidad en que subrayó la urgencia de actualizar la institucionalidad para apuntar con mayor eficacia y precisión a tres objetivos fundamentales: organizar una adecuada distribución de las reservas de agua; impulsar inversiones en obras infraestructura para enfrentar la aparente escasez de este recurso, agravada en los últimos años por la sequía que afecta al Norte Chico y a la zona centro-sur del país; y fomentar una cultura de ahorro del recurso a nivel de consumidores, familias, instituciones, empresas y sectores productivos (forestal, agrícola, minero e industrial).

A pesar de la sequía que afecta a gran parte del país, debido a la disminución ostensible de lluvias, el Delegado Presidencial sostuvo que Chile cuenta con importantes reservas de agua, por encima del promedio internacional. Citó los 8.000 kilómetros de costa (se incluye aquí el litoral del Océano Pacífico y del territorio Antártico); los campos de hielos australes, los glaciares en la alta montaña, los ríos y los lagos que se ubican en la zona sur. Sin embargo, la autoridad sostuvo que el país tiene una mala distribución del recurso y que para solucionar este problema se deben realizar cambios institucionales, partiendo por la reforma al Código de Aguas y aumentar las inversiones en infraestructura hídrica.

Debido a las consecuencias generadas por la escasez de lluvias, principalmente en ganadería, agricultura y sectores silvícola y frutícola, en el último tiempo ha surgido una cantidad importante de iniciativas para hacerse cargo del déficit pluviométrico, que entretanto ha llevado a sus niveles mínimos a numerosos embalses del país. También se han lanzado ideas para transportar este recurso desde zonas de mayor abundancia hacia las áreas afectadas por la sequía.

En este sentido, se han propuesto proyectos de variada envergadura, desde tranques y embalses menores y la impermeabilización de canales de regadío, hasta obras de gran magnitud que



van desde planta desaladoras, hasta la construcción de grandes acueductos para llevar agua desde la zona sur hacia el norte, tanto por la precordillera como por el litoral.

Se concluyó que el Estado tiene un importante rol que desempeñar, para emprender una nueva política de inversiones en el sector, abriendo al mismo tiempo espacio al sector privado para que pueda participar en éstas, a través del mecanismo de concesiones.

“ Propuesta incluye la creación de fondos espejo para que las regiones desarrollen infraestructura, por US\$ 24.000 millones en un plazo de 10 años. ”

A lo anterior se deben agregar diversas políticas públicas para incentivar el ahorro de agua y también para la reutilización de ésta, como ocurre por ejemplo en Israel, en lo que se conoce como microgestión del recurso agua. Dicho de manera gráfica, esto significa que una misma molécula de agua pasa por cinco estómagos.

En el VIII Diálogo del CPI se concluyó que debido al fenómeno del calentamiento global, Chile no ha estado exento de las graves alteraciones en los regímenes pluviométricos, en que se observan largos periodos de sequía, como también de fuertes temporales en épocas del año inusuales, que ocasionan destrucción de infraestructura, daño a las personas y perjuicios en la agricultura, entre otras cosas.



IX GRANDES PROYECTOS Y OBRAS DE INFRAESTRUCTURA PARA ENFRENTAR EL DÉFICIT EN RECURSOS HÍDRICOS

09
Abril
2015

EXPOSITOR

Félix
Bogliolo
Juan Carlos
Latorre

Fernando
Prieto
Reinaldo
Fuentelba

Nº DE ASISTENTES

24

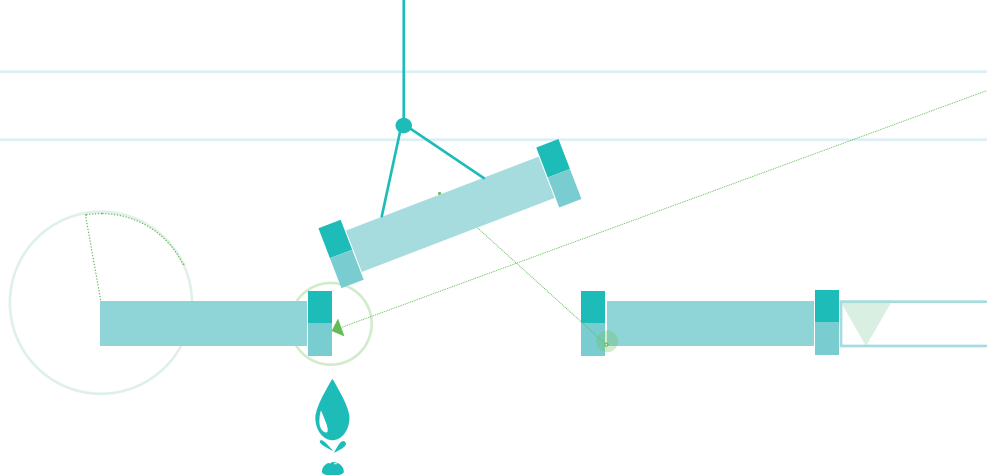
La crisis hídrica que afecta a Chile y el mundo, sólo pueden empeorar. Este lamentable escenario obliga a nuestro país a tomar medidas que permitan modificar la institucionalidad vigente y avanzar en el aprovechamiento y la distribución del recurso agua. Ésta es una de las conclusiones compartidas por los asistentes al IX Diálogo de Políticas de Infraestructura.

Para la ocasión se contó con la exposición central de Reinaldo Fuentelba, director de Obras Hidráulicas del MOP, la participación del ex Presidente Eduardo Frei; además de los ex ministros de Obras Públicas, Sergio Bitar y Carlos Cruz. Además de varios integrantes del Consejo de Políticas de Infraestructura.

Reinaldo Fuentelba explicó que el agua tiene efectos sobre la sociedad y la vida cotidiana, y que "la escasez de recursos financieros del Estado obliga a priorizar la inversión pública, por lo que hay que plantearse nuevos desafíos y líneas de acción".

Por su parte, el ex Presidente Eduardo Frei recordó que durante su gobierno se realizaron importantes avances en materia de construcción de embalses y plantas desaladoras, obras que se han estancado luego de que se terminara su mandato, y que es fundamental, a su juicio, retomar con fuerza en la actualidad.

La analogía busca dar respuesta a la problemática del gobierno de la falta de recursos mediante la concesión de las obras; mejorar la institucionalidad vigente, y aprovechar el cerca de 34% de agua dulce que se pierde producto de una mala administración del valioso recurso.



En esta misma línea, Carlos Cruz, Secretario Ejecutivo del CPI, invitó a los asistentes al Diálogo de Políticas de Infraestructura, a trabajar en la formulación de propuestas que hagan frente a la crisis hidráulica con sentido de urgencia.

En el encuentro también expusieron tres empresas interesadas en mostrar soluciones tecnológicas para la captación y distribución del agua en nuestro país; ofreciendo además una optimización en el uso del recurso. Entre las propuestas destacaron una tubería submarina conectada a lo largo de nuestro país; una vía hídrica, a modo de columna vertebral que extraiga el agua del sur para llevarla al norte; y el aumento de plantas desaladoras.

“ La crisis hídrica obliga a nuestro país a tomar medidas para modificar la institucionalidad vigente y avanzar en el aprovechamiento y la distribución del recurso agua.

”



X EMERGENCIA Y LOS DÉFICITS DE INFRAESTRUCTURA RESILIENTE QUE PRESENTA CHILE

28
Mayo
2015

EXPOSITOR

Michel
de L'Herbe

Pablo
Contrucci

Nº DE ASISTENTES

29

Redución de vulnerabilidad, una nueva institucionalidad y que las autoridades hagan respetar las normas respecto a las zonas de edificación, fue el análisis que compartieron los asistentes al X Diálogo del CPI: "Emergencia y Déficit en Infraestructura Resiliente.

En esta instancia se contó con las presentaciones del director de la División de Desarrollo Urbano del Ministerio de Vivienda y Urbanismo, Pablo Contrucci, y del consultor experto en temas de seguridad y emergencias, Michel de L'Herbe.

Subrayando que Chile es un país en constantes emergencias, Pablo Contrucci centró su exposición en el diagnóstico y planificación del MINVU, luego de lo ocurrido el pasado 24 y 25 de marzo con los aluviones y desbordes en la Región de Atacama. Este análisis se realizó en base a un levantamiento territorial de daños a la infraestructura urbana y un catastro de viviendas afectadas. "Se enfrentó inicialmente la emergencia con el Ministerio del Interior y la Onemi, y luego pasamos a una etapa de transición, trabajando en identificar los tipos de impacto y, en paralelo, los daños a la infraestructura urbana y catastrando las viviendas siniestradas", señaló el directivo.

Además, Contrucci se refirió a los cambios que ha tenido la Comisión Interministerial Ciudad, Vivienda y Territorio, y la estrategia de reconstrucción.

"El hecho -dijo- que hayamos tenido hace un año dos eventos ha cambiado la lógica y funcionamiento de este comité. Hoy es una instancia permanente que trabaja sesionando semanalmente, definiendo planes generales de infraestructura, coordinando ministerios y subsecretarías. Allí reside la estrategia de planificación y ese es un gran cambio. Este comité funcionaba desde el nivel regional y asistido por el nivel central, hoy día opera completamente a nivel regional".



“ Planificación urbana e identificación de los riesgos para reducirlos son algunos temas centrales para que la infraestructura enfrente de mejor forma las emergencias. ”

Para el MINVU, los objetivos específicos de reconstrucción apuntan a una planificación urbana, identificando los riesgos para reducirlos; una adecuación de los instrumentos de planificación territorial y el fortalecimiento de la normativa urbana vigente; reposición, mejoramiento y ampliación de Infraestructura; y reparación, reposición y generación de nueva oferta de Viviendas.

“Debemos tener buenos estudios de riesgo, modificarlos si es necesario, y fortalecer la normativa urbana vigente. Es lo más importante que va a dejar esta emergencia. Estamos ampliando la cantidad de riesgos tipificados que tiene que asumir un plan regulador”, sostuvo Contrucci.

Agregó que existen modificaciones a la Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones en la cual se define el concepto de Área de Riesgo y se redefine el concepto de Estudios de Riesgo; se establecen Áreas de Restricción y Áreas de Riesgo, clasificándolas según la posible emergencia y prohibiendo la edificación de construcciones como hospitales, escuelas, servicios públicos, infraestructura deportiva, albergues para adulto mayor, entre otras.

Por su parte, el consultor experto en temas de seguridad y emergencias, Michel de L’Herbe, comenzó su exposición con un diagnóstico general de la situación de Chile y el retraso que tenemos respecto al manejo de emergencias.

De L’Herbe explicó que en Estados Unidos, país líder en estos temas, “la emergencia es un componente de la seguridad pública. Allí, para operar cualquier cosa, se debe estar certificado, y esa certificación está dentro del sistema de seguridad pública”.

Revisando la historia de Chile, el experto sostuvo que las grandes decisiones que se han tomado probablemente tienen que ver con las catástrofes y terremotos. En esa línea, se refirió a los indicadores y estudios de infraestructura y los procesos sociales durante y después de una emergencia. “Cuando uno mira los indicadores de infraestructura suelen ser buenos, cuando uno ve los indicadores de satisfacción, son malos, pero no nos olvidemos, los desastres son sociales. Los procesos sociales tienen que ir de la mano con los indicadores duros, porque de lo contrario podemos tener un proceso de reconstrucción maravilloso, pero podemos tener un resultado catastrófico”, expresó.

Además, planteó el concepto de "Emergency Management" que se define como la función de gestión encargada de crear el marco de trabajo dentro del cual las comunidades reducen su vulnerabilidad y hacen frente a las emergencias.

"La Gestión de Emergencia tiene como misión proteger a las comunidades mediante la coordinación y la integración de todas las actividades necesarias para desarrollar, mantener y mejorar la capacidad de mitigar, prepararse para responder y recuperarse ante emergencias y amenazas de origen natural, u otras causadas por el ser humano", explicó.

También, planteó las principales dificultades que tiene nuestro sistema. Entre ellas mencionó la fragmentación, escasa profesionalización, el modelo de gestión y una institucionalidad débil con facultades menores. Además, mencionó que existe escasa responsabilidad porque "el sistema de emergencia no rinde porque funciona sobre el daño ya causado".

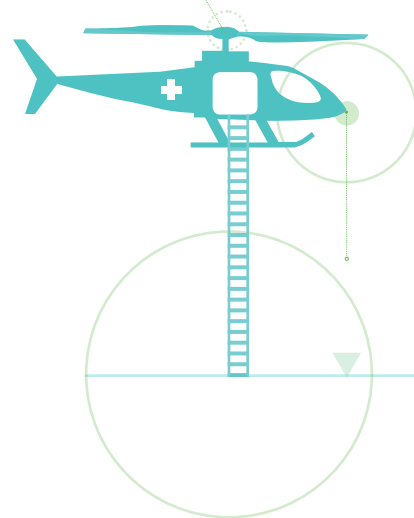
El experto concluyó explicando que el país tiene recursos, logística, tecnología y capital humano, pero no se trabaja en conjunto. "Tenemos un sistema fragmentado, y debemos tener uno donde nadie quede afuera. Una nueva institucionalidad va a tomar años con el retraso que tenemos, pero es algo que tenemos que hacer. Gestión, mando y control son tres temas fundamentales al momento de manejar una emergencia y así proteger y salvar vidas", afirmó.

Por su parte, la ex ministra de Vivienda y Urbanismo, y de Bienes Nacionales, Sonia Tschorne, manifestó que existe un cambio respecto a cómo se han abordado las últimas emergencias, desde el punto de vista de la institucionalidad. "Sin embargo, creo que todavía, en materia de riesgo de catástrofes, estamos al debe. Hay un cambio sustantivo porque junto con identificar todo lo que tiene relación con esta nueva incorporación de riesgos, va a traer una mirada distinta respecto del diseño de la normativa", señaló.

A su vez, el Consejero del CPI, Humberto Peña, sostuvo que "el riesgo cero y el daño cero no existe. Lo que se tiene que hacer es tener normas. La autoridad tiene el deber que cuando hay riesgo se comunique. Muchas veces la gente se instala igual y vemos que los instrumentos de edificación no son tan terribles. Las autoridades deben hacer cumplir las normas", indicó.

Igualmente, el arquitecto y consejero del CPI, Iván Poduje, criticó la institucionalidad actual en materia de definición de áreas edificables. "Lo que uno extraña en esta discusión es que hay que hacer las obras que se requieren para disminuir la vulnerabilidad. Yo pienso que el salto que se ha dado es gigantesco, pero el problema es la institucionalidad", expresó.

Augusto Bruna, presidente de la Comisión Laboral de la Cámara Chilena de la Construcción, sostuvo que se deben establecer prioridades y que existen riesgos en que hay que invertir sustancialmente. "El incendio de Valparaíso es una vergüenza como se manejó antes, durante y después. Hay cosas en que nos podemos meter a fondo y otras que son inevitables", manifestó.



XI UNA NUEVA POLÍTICA FERROVIARIA

04
Junio
2015

EXPOSITOR

Jorge
Inostroza

Dario
Farren

Nº DE ASISTENTES

34

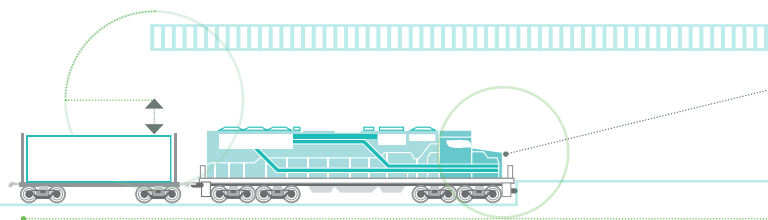
Las ventajas de contar con un sistema ferroviario de excelencia en Chile van más allá de la posibilidad de conectividad; apuntan hacia el desarrollo y crecimiento económico de todo el país. Ésta es una de las conclusiones compartidas por los asistentes al XI Diálogo de Políticas de Infraestructura.

"Falta una visión multimodal de la infraestructura requerida para el largo plazo, en donde se consideren las limitaciones en la metodología de evaluación social de proyectos; además de una institucionalidad que dé continuidad a las políticas y programas" comentó el gerente de Planificación y Estudios de EFE, Darío Farren.

El ejecutivo enfatizó que Chile no cuenta con una institucionalidad que permita la asociación público-privada para financiar las obras de infraestructura necesarias para avanzar en el desarrollo del transporte ferroviario de carga, costo que hoy es asumido por el Estado a través de impuestos y que exponen a riesgos de seguridad y pérdidas económicas.

Otras dificultades que enfrenta el modo ferroviario en Chile son la inexistencia de un sistema de concesiones; poca inversión en obras de infraestructura pública y el largo tiempo de construcción de éstas.

Para la ocasión se contó con la participación del presidente y del director de EFE, Jorge Inostroza y José Miguel Cruz, respectivamente; del ex presidente de Ferrocarriles, Víctor Toledo; el jefe del Departamento de Transporte Terrestre del Programa de Desarrollo Logístico del Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones, Antonio Dourthé; los consejeros del CPI, Álvaro González y Jorge Marshall por parte de Camport. Además de importantes representantes de empresas públicas y privadas relacionadas a este tema.



“ Planificación urbana e identificación de los riesgos para reducirlos son algunos temas centrales para que la infraestructura enfrente de mejor forma las emergencias. ”

Los asistentes al XI Diálogo discutieron sobre la importancia de apoyar el desarrollo de proyectos ferroviarios de carga o de pasajeros que sean socialmente rentables; promover la integración del ferrocarril con otros modos de transporte; potenciar el desarrollo del modelo ferroviario como parte fundamental de la conectividad regional que logre mejorar la competitividad del país y promover la eficiencia operacional de las empresas ferroviarias.

Sobre el transporte de carga, se enunció la necesidad de contar con una nueva institucionalidad que logre desarrollar proyectos que tengan un impacto social positivo, y que disminuyan los riesgos asociados al transporte de productos peligrosos por carreteras, reduciendo además la congestión vial y la contaminación.

En relación al transporte de pasajeros, se pretende potenciar aquellos proyectos que promueven los servicios ferroviarios que den solución a los problemas que enfrenta el transporte público.

En el marco de los antecedentes transmitidos, CPI entregó un documento -elaborado por el ingeniero y consultor de planificación participativa, Jaime Salamanca, para el Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones- en donde se realiza un diagnóstico de las actuales condiciones ferroviarias de nuestro país, y se proponen alternativas para contar con una Política Nacional de Transporte Ferroviario.



XIII INFRAESTRUCTURA PARA UN TRANSPORTE PÚBLICO DE SUPERFICIE DE CALIDAD

30
Julio
2015

EXPOSITOR
Guillermo
Muñoz

Nº DE ASISTENTES
24

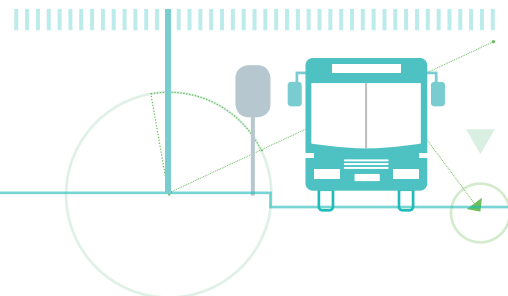
El desarrollo de una infraestructura de calidad tiene impacto directo en la calidad de vida de miles de chilenos, y en la consecución de objetivos altamente valorados, como la integración social y el acceso equitativo y no discriminatorio a los beneficios del desarrollo. En ese sentido, es fundamental que el transporte urbano cumpla con ciertas características que den soporte y estén en línea con esos objetivos. Son las razones por las que el CPI convocó al XII diálogo centrado en esta temática.

En esta oportunidad, expuso el Director de Transporte Público Metropolitano, Guillermo Muñoz, quien dio a conocer los actuales planes estratégicos de transporte urbano mediante la presentación del Plan Maestro de Infraestructura para el Transporte Público 2015-2019, en ella Muñoz explicó el funcionamiento del sistema de transporte público de Santiago, con especial énfasis en el Transantiago.

“Queremos mejorar la integración, la población atendida y también la calidad de vida de las personas...tenemos el desafío de construir ejes de movilidad que sean capaces de lograr una mayor velocidad en los ejes públicos, de manera de ofrecer un servicio de calidad a los usuarios”, destacó Muñoz.

Durante el debate, los asistentes al encuentro del CPI plantearon una serie de comentarios y propuestas enfocadas hacia las mejoras que Chile necesita en este ámbito.

El arquitecto y urbanista, Iván Poduje, consejero del CPI, se refirió a los planes de infraestructura, enfatizando que “deben estar relacionados con la calidad de los servicios, cada acción debe estar asociada a estudios de impacto; la mantención y conservación de los sistemas, porque no se puede invertir sin conservar, hay que enfocarse en los planos urbanos de los países desarrollados”.



La ex subsecretaria de Transportes, Gloria Hutt, compartió el planteamiento de “inspirarse” en buenas alternativas que han funcionado en naciones del Primer Mundo, pero no perdiendo de vista la resolución de nuestros propios problemas, “por años en Chile -dijo- se ha buscado inspiración externa, lo que en cierta manera está bien, pero tomando los resguardos necesarios porque creo que no es justo compararnos con los planes de países desarrollados porque tenemos una realidad distinta y recursos diferentes” aseveró.

Por su parte, Víctor Barrueto, director ejecutivo de Asociación de Concesionarios de Transporte Urbano de Superficies, Actus, planteó la necesidad de avanzar y no quedarse sólo en la falta de infraestructura. “Tenemos un grave problema de infraestructura, eso lo sabemos, pero creo que debemos ir más allá y enfocarnos en una oportunidad para hacer una mejoría rápida, por ejemplo, de las vías del transporte público”, a lo que agregó que “también hay que invertir en zonas pagas que nos permitan agilizar el sistema y mejorar el ingreso de recursos al Transantiago, lo que puede hacerse perfectamente mediante concesiones”.

Por su parte, el secretario ejecutivo del CPI, Carlos Cruz, expuso la necesidad de avanzar en materia de infraestructura, haciendo un seguimiento permanente de ésta y proyectándose en iniciativas de largo plazo que permitan levantar la infraestructura que Chile y los chilenos –distribuidos a lo largo de todo el territorio nacional– necesitan para vivir mejor.

“Sabemos que las necesidades en relación al transporte público son muchas y que los recursos invertidos pueden parecer escasos, sin embargo tenemos que empezar por algo, mejorar lo más

urgente y en base a eso seguir avanzando” agregó Cruz, dejando instalada la necesidad de elaborar una política pública que se haga cargo de este desafío, asegurando los niveles de inversión que la sustenten y diseñando una institucionalidad que facilite llevar a la práctica las obras comprometidas.

“ Mejorar la integración y también la calidad de vida de las personas son algunos de los desafíos a los que debe responder el sistema de transporte urbano. ”



XIII FONDO DE INFRAESTRUCTURA OBRAS PARA EL FUTURO

20
Agosto
2015

EXPOSITOR
Álvaro
González

Nº DE ASISTENTES
48

“Fondo de Infraestructura, obras para el futuro” fue el nombre del XIII Diálogo organizado por el CPI, evento que convocó a un grupo de expertos de distintas áreas, para reflexionar abiertamente en torno a la creación de un Fondo que permita dar proyección a las obras de infraestructura pública en el país.

Al encuentro acudieron alrededor de 50 profesionales de diversos ámbitos, entre ellos destacados economistas como Vittorio Corbo, Ricardo Fischer y Rodrigo Nader, además de ex ministros de Estado, inversionistas e integrantes del Consejo de Políticas de Infraestructura (CPI).

El país actualmente invierte un 2,5% del PIB, sin embargo el CPI ha estimado que esta cifra debe elevarse al 3,5%. En las últimas décadas, esta brecha de inversión, ha creado un déficit en la infraestructura, lo que de no tomar medidas en el corto plazo, irá empeorando en los próximos años, por la creciente demanda. De no solucionarse con urgencia, este déficit se convertirá en un obstáculo para el crecimiento y para mejorar la calidad de vida de los chilenos.

El ingeniero y consejero del CPI, Álvaro González, destacó que el Fondo de Infraestructura podría ser “el gran facilitador del financiamiento de la infraestructura pública de los próximos años. La idea de este mecanismo es permitirle a Chile tener la infraestructura que se merece”.

Alvaro González, se refirió además al fomento que generaría la creación del Fondo de Infraestructura, el cual operaría como un Fondo de Garantías para facilitar, mejorar y promover la inversión en la infraestructura denominada productiva, es decir, que está asociada a un pago por su utilización, como por ejemplo la infraestructura vial concesionada.



El Fondo de Infraestructura, debería constituirse como una “institución descentralizada del Estado”, mediante una Ley Orgánica, actuando bajo su personalidad jurídica y patrimonio propio; organizándose fuera del presupuesto del Ministerio de Obras Públicas; sin embargo, respecto de los subsidios, la asignación de recursos debiese ser liderada por el Ministerio de Hacienda. En materia de financiamiento y recursos en general, salvaguardando el protagonismo del Fondo, éste debe tener flexibilidad para relacionarse con el sistema financiero, el mercado de capitales e inversionistas institucionales, para optimizar el financiamiento estructurado y sus inversiones de Tesorería.

Paralelamente, el Fondo debe establecer procedimientos y reglamentación transparente, en la evaluación y elegibilidad de los proyectos, guardando la equidad necesaria para las distintas iniciativas de inversión, de distintos sectores, instituciones y servicios públicos, así como regiones del país; manteniendo una adecuada accountability de la información.

“ El Fondo de Infraestructura jugaría un rol de fomento y operaría como un Fondo de Garantías para facilitar, mejorar y promover la inversión en infraestructura productiva, es decir, que está asociada a un pago por su utilización. ”



XIV INFRAESTRUCTURA Y COMPETITIVIDAD PARA EL TRANSPORTE DE CARGA

21
Octubre
2015

EXPOSITOR

Lisette
Isa

Gonzalo
Pelén

Nº DE ASISTENTES

32

En el marco del XIV Diálogo del Consejo de Políticas de Infraestructura (CPI), miembros de la entidad y representantes del Gobierno y de la industria, analizaron el escenario en el que opera actualmente el transporte de carga, y los desafíos en materia de infraestructura que se requieren para superar las brechas existentes entre Chile y países desarrollados.

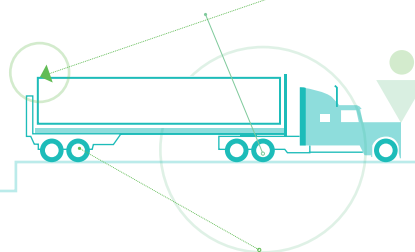
El encuentro permitió abordar las actuales condiciones viales, sus restricciones y las políticas públicas existentes en la materia.

La actividad -en la que expusieron Lisette Isa, coordinadora de la Unidad de Transporte por Camión del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, y el vicepresidente del Departamento de Infraestructura, Puertos y Logística de CORMA, Gonzalo Pelén- permitió hacer un diagnóstico de los requerimientos en la industria de carga, y compartir ideas para mejorar la oferta que permita una mayor productividad.

En su exposición, Lisette Isa presentó los proyectos en los que el Gobierno está trabajando y que, a su juicio, tendrán un fuerte impacto: “Nuestro país ya ha materializado grandes ganancias en competitividad a través de una adecuada política arancelaria; ahora necesitamos concentrarnos en los costos logísticos de nuestras exportaciones, y avanzar en productividad”.

A esto agregó que “se está trabajando en una logística urbana eficiente, con soluciones de gestión e infraestructura para abastecimiento de centros urbanos, con el denominado Plan de Microcentro; más zonas de descanso; parqueaderos en regiones y el Plan Nacional de Desarrollo Portuario (PNDP) que aborda la accesibilidad vial y ferroviaria a puertos.

La autoridad también se refirió a los denominados bitrenes (camiones con capacidad de arrastre de hasta 70 toneladas), que son vistos por algunos como una flota moderna y de tamaño



adecuado, pero que para su operación, requieren de ciertas condiciones y una infraestructura ad hoc.

Por su parte, el vicepresidente del Departamento de Infraestructura, Puertos y Logística de la Corporación Chilena de la Madera, Gonzalo Pelén, hizo énfasis en los desafíos que existen: “Todavía -afirmó- hay muchas inseguridades en el sector, las que se manifiestan, por ejemplo, en la necesidad de un acuerdo Estado-sector privado, en donde se genere una relación colaborativa para la innovación y competitividad; un acuerdo que trascienda los gobiernos de turno y que permita mejorar la eficiencia de los recursos para lograr un transporte interrelacionado entre camiones y trenes de carga, especialmente en zonas aledañas a los puertos”.

Otro de los puntos discutidos en la conversación fue el mejoramiento de la institucionalidad existente y de las condiciones de seguridad, además discutir los pro y los contra de nuevas tecnologías como el VAR, un tipo de camión que combina una unidad tractora y 2 carros (acoplados) de arrastre, o una unidad tractora y un carro de arrastre, cuya longitud total no supere los 30 metros. Este vehículo puede transportar más carga que un camión convencional (hasta 75 tons.) y consume menos combustible.

También hubo algunas referencias al grado de informalidad en la que operan algunos actores de la industria y que distorsionan la competitividad del sector. Desgraciadamente no existe información fidedigna que permita analizar a fondo el tema.

En el XIV Diálogo estuvieron presentes, además de representantes del MOP, destacados protagonistas de la industria de carga como:

APRIMIN; APA; Camport; Transap y FEPASA, entre otros. Todos ellos coincidieron en poner en marcha una mesa permanente de trabajo, al alero del CPI, que pueda concluir con propuestas a la autoridad, para avanzar en aspectos específicos en el mejoramiento de la productividad.

“ Diversas iniciativas del Gobierno como el Plan de Microcentro y el Plan Nacional de Desarrollo Portuario (PNDP), apuntan a generar una logística urbana eficiente, con soluciones de gestión e infraestructura para abastecimiento de centros urbanos.”



XV INGENIERÍA Y SU ESTRECHO VÍNCULO CON LAS OBRAS DE INFRAESTRUCTURA PÚBLICA

26
Noviembre
2015

EXPOSITOR

Elías
Arze

Nº DE ASISTENTES

34

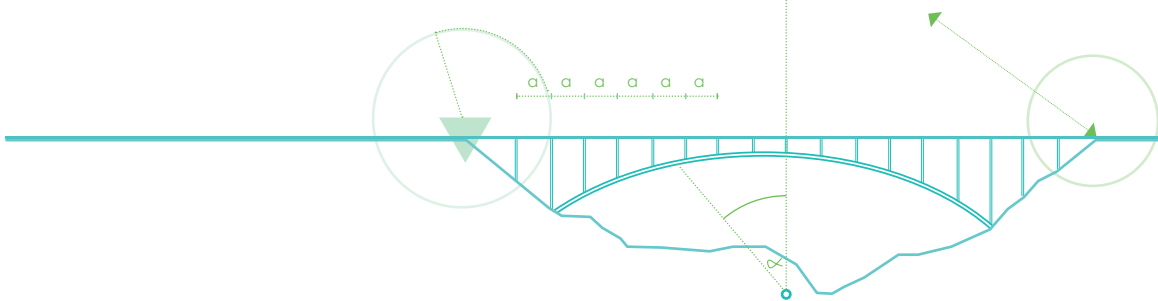
En el marco del XV Diálogo del Consejo de Políticas de Infraestructura (CPI), representantes de las principales consultoras, gremios de la ingeniería y el Gobierno conversaron sobre la importancia que ha cobrado esta disciplina en la concepción, estudio e implementación de los proyectos de infraestructura.

Según el Investment Project Analysis Institute (IPA), aproximadamente la mitad de los megaproyectos del mundo son desastrosos. Una de las razones es que el 40% de las iniciativas dirigidas tuvieron cronogramas acelerados. Además, si un proyecto no cuenta con ingeniería de excelencia el riesgo puede ser elevado.

El encuentro comenzó con la exposición del consejero del CPI y Past President de la Asociación de Empresas Consultoras de Ingeniería de Chile A.G. (AIC), Elías Arze, quien planteó los desafíos que tiene la industria de la ingeniería en la infraestructura pública.

"Necesitamos -comentó- una coordinación permanente entre los ministerios y las empresas consultoras, porque cuando un proyecto falla es un mal negocio para todos y un problema para la sociedad que deja de contar con una importante obra" señaló.

Frente a este diagnóstico el director general de Obras Públicas del MOP, Juan Manuel Sánchez, reconoció las dificultades existentes e invitó a los asistentes a trabajar juntos para generar los cambios que se necesitan. Pidió a los ingenieros mejorar la transparencia y competitividad de sus propuestas, de tal manera de asegurar la calidad y eficiencia que demandan los grandes proyectos de infraestructura.



Además, el representante del Gobierno adelantó la creación de un Registro Electrónico de Consultores y se comprometió a avanzar en la discusión para que las adjudicaciones en los contratos de ingenierías se incorporen al sistema de Mercado Público.

Los más de 30 asistentes coincidieron en que la falta de una política de infraestructura de largo plazo y el estar sujeto a la voluntad de la autoridad de turno limita la falta de inclusión de actores relevantes, como son las empresas de ingeniería, en el proceso de ejecución de los proyectos. Una buena obra de infraestructura involucra a todos los actores. En este sentido, se reconoció que la participación ingenieril de los proyectos es vital para el éxito de éstos.

Esta aseveración fue apoyada por el secretario ejecutivo del CPI, Carlos Cruz, quien manifestó que “sin una sana complicitad entre los mandantes y la ingeniería no se pueden lograr los objetivos deseados, por lo que esa relación virtuosa es fundamental”.

“ Una buena obra de infraestructura involucra a todos los actores. La participación ingenieril de los proyectos es vital para el éxito de éstos. ”



XVI INFRAESTRUCTURA PENITENCIARIA EN CHILE

12
Mayo
2016

EXPOSITOR

Miguel Ángel Cornejo | Florencio Correa

Nº DE ASISTENTES

21

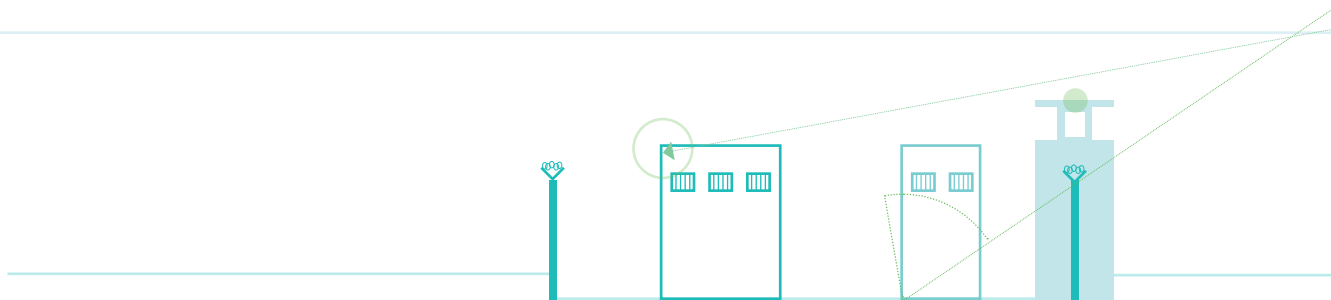
En materia de infraestructura carcelaria el diagnóstico es claro y, compartido. Las condiciones de los presos en Chile son pésimas y según ha determinado la Corte de Apelaciones de Santiago, incluso atentan contra los Derechos Humanos. Claramente las instalaciones existentes no están preparadas para recibir la cantidad de reclusos que el sistema exige. Esto puede afectar la decisión de mantener a una persona privada de libertad o no ¿Qué hacer entonces? es una pregunta sin respuestas.

Estos fueron algunos de los temas abordados en el XVI Diálogo del CPI: "La Infraestructura Penitenciaria en Chile, una triste realidad", en el que participaron miembros del Consejo, autoridades de los ministerios de Justicia, Obras Públicas, además de representantes de Gendarmería.

Las cifras indican que las inversiones en infraestructura penitenciaria, tanto estatal como a través del sistema concesiones ha sido muy bajas en relación a los requerido, en términos de demanda, por el sistema. Esa realidad genera que sigan existiendo falencias importantes que inciden en la funcionalidad de los recintos penales y repercuten, finalmente, en la sociedad. Es por esto que el CPI estimó relevante propiciar un diálogo en torno al tema de infraestructura penitenciaria, como parte de una política pública de inversiones que requiere especial planificación.

"Actualmente se avanza en una cartera de proyectos sectoriales de 26 iniciativas de inversión en distintas etapas del ciclo: terreno, diseño, ejecución de obras y equipamiento, cuyo presupuesto aprobado para el 2016 alcanza los M\$16.754.168", detalló Miguel Ángel Cornejo, encargado del programa de Concesiones de Infraestructura Penitenciaria del Ministerio de Justicia.

Agregó que siempre ha existido cierta dificultad para enfrentar los problemas del sistema penitenciario, enfatizando que el incendio ocurrido en la Cárcel de San Miguel permitió aumentar



“ El promedio de la sobrepoblación de las cárceles en algunas regiones en Chile llega al 80%, pero si se considera el porcentaje por recinto, esa tasa se eleva a 200% en zonas como la Metropolitana. ”

el presupuesto, pero siguen existiendo muchas dificultades para implementar políticas públicas y un plan estratégico de largo plazo en el sector.

“Chile necesita menos cárceles, pero de mayor tamaño y con buena infraestructura y prestación de servicios” aseveró el profesional.

El promedio de la sobrepoblación de las cárceles en algunas regiones en Chile llega al 80%, pero si se considera el porcentaje por recinto, ese número se eleva hasta el 200% en algunos lugares como la Región Metropolitana. Esta situación afecta negativamente las condiciones de vida de los reclusos e impide una correcta aplicación de las normas de seguridad y de manejo de los recintos penitenciarios. De esta forma se restringen las posibilidades de rehabilitación de los reclusos y su posterior reinserción en la sociedad.

Según el documento “¿Cómo avanzar en infraestructura penitenciaria? Propuesta de Política Pública”, elaborado por Miguel Ángel Cornejo, el sistema carcelario necesita la definición de un Plan Maestro de Infraestructura Carcelaria de largo plazo. El libro, publicado recientemente por el Instituto de Asuntos Públicos de la Universidad de Chile y utilizado como material de apoyo en el Diálogo, manifiesta que este Plan debe considerar una segunda generación de servicios, requerimientos e indicadores que agreguen valor a las personas privadas de libertad.

La realidad actual dificulta que exista espacio para separar a quienes están procesados o imputados, de quienes están cumpliendo condena, lo que disminuye considerablemente las posibilidades de rehabilitación. Consciente del hacinamiento, en 2012 se aprobó la Ley 20.588, la cual disminuye los requisitos para optar a la libertad condicional. Sin embargo, lo ocurrido recientemente en relación a los 1.600 reos puestos en libertad, como consecuencia de esta normativa, tiende un manto de dudas acerca del camino por el que se ha optado.

La decisión de mantener a una persona privada de libertad o no, no debiera estar influenciada por la disponibilidad de espacios. Para evitar que situaciones de este tipo puedan ocurrir, la discusión central debe enfocarse en cómo reducir el gran déficit en capacidad física de nuestras cárceles. La única forma de enfrentar este tema es a través de la construcción y operación de

nuevo recintos carcelarios que permitan contar con el espacio suficiente para una reclusión digna y con posibilidades ciertas de rehabilitación.

En el Diálogo se generó una interesante discusión sobre los tipos de recintos penales requeridos, por un lado la propuesta de menos recintos y con más reclusos versus más recintos y menos reclusos.

Para el director de BESALCO, Florencio Correa, no hay grandes diferencias de estándar entre los servicios prestados en las cárceles públicas y las concesionadas. Asimismo, los costos asociados a la construcción de recintos penales se encuentran en un rango de eficiencia razonable.

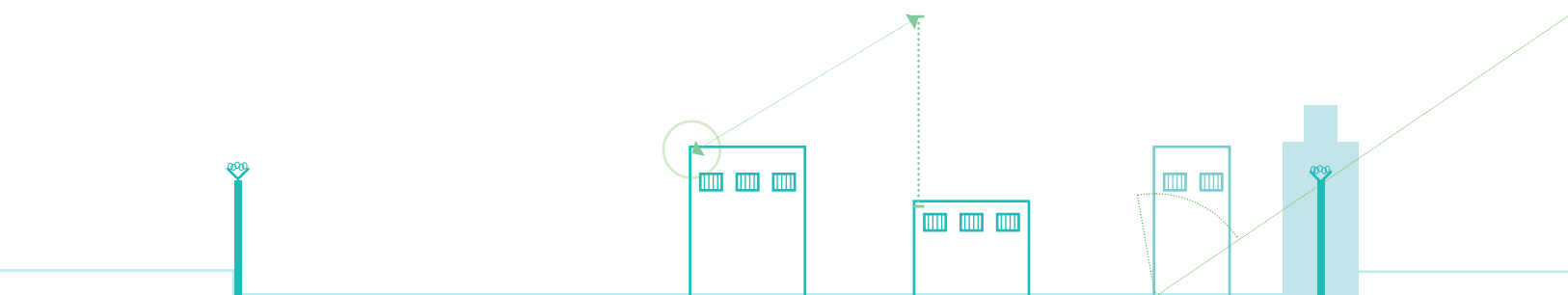
"El sistema concesionado -dijo- ha demostrado ser exitoso y, en términos generales, ha cumplido con las expectativas que de él se esperaba en los inicios. En consecuencia, siendo éste un modelo ya conocido por el mercado, parece recomendable continuar por esta vía, adecuando los contratos a las nuevas exigencias que señala la experiencia. Lo que no sería recomendable es desechar esta posibilidad. Una alternativa a explorar puede ser la ampliación de los recintos existentes, iniciativa que había comenzado a perfeccionarse en el MINJU pero que postergó por falta de presupuesto".

Las conclusiones del XVI Diálogo del CPI apuntaron a que es fundamental definir políticas de Estado para el tema social que regula el sistema carcelario actual, teniendo presente que el sector público no dispone de los recursos para asegurar las inversiones necesarias para reducir las brechas existentes y que la APP puede ser una buena solución para esto.

En ese contexto, es conveniente recurrir a sistemas alternativos de financiamiento, en el que participen empresas que sí cuenten con esos recursos para hacerlo. Aunque hay experiencias de asociaciones del tipo público privada en el sector carcelario que han sido muy cuestionadas, hay otras que sí han funcionado. En consecuencia, se debe buscar entre las distintas experiencias de APP un sistema que permita desarrollar la infraestructura requerida, dando seguridad al Estado que se utilizarán los recursos de manera eficiente y de acuerdo a las normas que éste defina.

Al finalizar el encuentro, la directora nacional de Planeamiento del Ministerio de Obras Públicas, Jocelyn Fernández, aseguró haber recogido lo expuesto en la actividad y dijo que es una tarea pendiente "generar nuevas versiones que aumenten los estándares éticos y morales que deben tener las personas privadas de libertad y que tienen una estrecha relación con la infraestructura y la instalación de una visión de largo plazo".

A partir de ello, sostuvo, será posible construir una alternativa que dé origen a una mirada de largo plazo para enfrentar el desafío que representan las cárceles para Chile. Este deberá incorporar una mejora en las condiciones de reclusión, en un marco de mayor dignidad de quienes han sido privados de libertad, de modo que se les permita aumentar sus posibilidades de rehabilitación.



XVIII INFRAESTRUCTURA VIAL EN CHILE

30
Junio
2016

EXPOSITOR
Sergio
Galilea

Nº DE ASISTENTES
28

La red caminera con que cuenta el país es vital para el funcionamiento de las actividades productivas y para el acceso de las personas a los diversos servicios que posibilitan la satisfacción de sus necesidades. Sin embargo, según datos de la Dirección de Vialidad del Ministerio de Obras Públicas, sólo un 25% de la red total de caminos debidamente empadronados en Chile, compuesta por más de 77 mil kms, está pavimentada. Dicho porcentaje dista del nivel promedio en países de la OCDE.

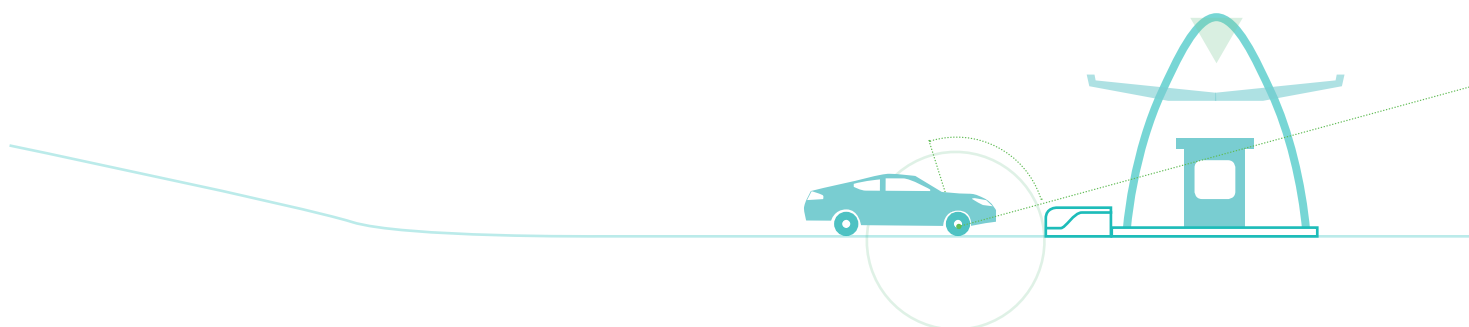
Avanzar en este ámbito, con el objeto de acercarse a los estándares de los países desarrollados, es un imperativo para aumentar la productividad y mejorar la calidad de vida de los habitantes de Chile, especialmente de las regiones.

Para conversar acerca de las iniciativas que al respecto está desplegando el MOP y apoyar el logro de objetivos concretados al respecto, el Consejo de Políticas de Infraestructura invitó a un diálogo técnico a autoridades de esa repartición.

El encargado de abrir el debate fue el subsecretario de Obras Públicas, Sergio Galilea, quien aseguró que en materia vial se ha avanzado mucho, aunque reconoció que aún queda un largo camino por recorrer y llegar a las metas que el país demanda.

“Estamos -afirmó- trabajando en varios proyectos de pavimentación, con una inversión de US\$ 1.650 millones, que busca que a finales del 2018 Chile cuente con no menos de 42.000 kms pavimentados, lo que equivaldría a más o menos el 40% de la red empadronada”.

Agregó que “el sistema requiere de un MOP más fuerte para avanzar en tareas que son de beneficio público, aunque construidos en colaboración con el sector privado”.



Según los antecedentes entregados en el encuentro, el mayor déficit de pavimentación de rutas se detecta en zonas rurales de bajo tráfico, especialmente en la Región de La Araucanía. Avanzar en esa área depende de la demanda que les afecte, el impacto social que tienen y si existe o no un financiamiento asociado.

“El hecho de que hoy la red principal de mayor demanda esté concesionada permite que los recursos públicos que se destinaban originalmente a la ampliación y mantenimiento de ésta se canalicen a la red secundaria. Eso ha permitido un crecimiento significativo de la inversión en caminos de menor movimiento, la que se ha expandido en más de 10.000 kms en los últimos años. Así todo, Chile todavía está lejos del grupo de países al cual nos parece importante pertenecer”, enfatizó el secretario ejecutivo del CPI, Carlos Cruz.

En esta misma línea, el ex Presidente de la República y consejero del CPI, Eduardo Frei, indicó que “resolver el financiamiento es uno de los temas cruciales, porque la pavimentación de caminos rurales difícilmente puede ser rentable para los privados. Por lo tanto, no es posible pensar en un sistema de concesión tradicional. Sin embargo, el pavimento rural puede tener una altísima rentabilidad social, por lo que debe ser asumido por el Estado y con recursos propios”, señaló.

Los asistentes concordaron en que es necesario hacer algunas modificaciones institucionales y técnicas. En este sentido, se convino que era necesario acelerar el traspaso de rutas con alto movimiento al sistema concesionado de modo de seguir liberando recursos del Estado para profundizar la inversión en caminos secundarios.

“Mientras más cubrimos rutas rentables con concesiones, más disponible queda el presupuesto

de Vialidad para otras obras y caminos rurales, y así intensificar el efecto redistributivo de la inversión pública; los automovilistas pagan en las rutas de mayor uso y liberan recursos para desarrollar zonas de mayor pobreza”, destacó el director nacional de Vialidad, Walter Brunnig.

“ Sólo un 25% de la red total de caminos debidamente empadronados en Chile, compuesta por más de 77 mil Km, está pavimentada. ”



Una alternativa para ampliar la red concesionada, en la perspectiva de lo conversado en el encuentro, es el Fondo de Infraestructura y el fortalecimiento de la relación entre el sector público y el privado. De ahí que sea necesario intensificar la política de concesiones, trabajar con una visión de largo plazo y revisar los criterios de asignación de recursos públicos para asegurar su localización en los proyectos de mayor rentabilidad social, en una perspectiva mucho más amplia que la que prevalece en la actualidad.

XVIII TALLER: PROYECTO DE LEY DEL FONDO DE INFRAESTRUCTURA S.A.

05
Julio
2016

EXPOSITOR
Eduardo
Abedrapo

Nº DE ASISTENTES
19

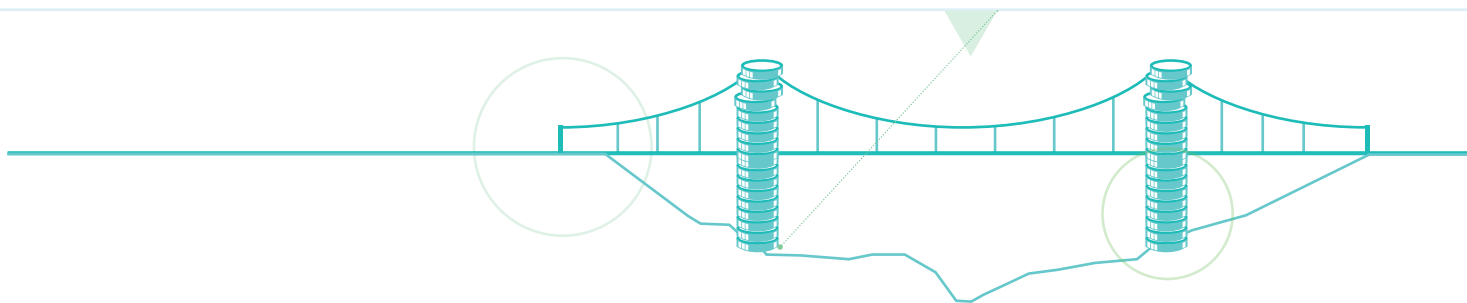
Con el propósito de analizar y formular alcances al proyecto de ley que crea el Fondo de Infraestructura, el CPI realizó un taller en el que participaron alrededor de 20 expertos, entre ellos el coordinador general de Concesiones del Ministerio de Obras Públicas, Eduardo Abedrapo; el jefe de asesores del MOP, Enrique Álvarez y el subdirector de estudios de la misma cartera, Roberto Riveros. Participaron además los ex ministros Sergio Bitar y Alberto Etchegaray, consejeros del CPI y los especialistas, Patricio Arrau, Gustavo Arriagada, Enrique Marshall y Sergio Merino, entre otros.

El objetivo del encuentro fue analizar las particularidades del Fondo en un contexto de Política de Infraestructura de mayor profundidad, tendiente a alcanzar los niveles de inversión que el país requiere.

Luego de validar el esfuerzo del Gobierno por poner a disposición de la industria de un instrumento novedoso, la discusión estuvo centrada principalmente en la valoración de los activos del Fondo de Infraestructura y en el uso que se puede hacer de los recursos disponibles, resultado de un proceso exitoso de creación de patrimonio público a través de inversión privada.

Se valoró el hecho de aprovechar la infraestructura existente para ampliar la base nacional. Para que ello sea posible, es necesario resolver quien se hará cargo de las condiciones en que se entregará en concesión la "segunda generación de proyectos", la definición de tarifas, los plazos de los contratos y las exigencias que se pondrá a los nuevos concesionarios. Los participantes coincidieron en que estas son decisiones que obedecen a una política pública que no debiera ser transferida a una entidad instrumental, como es el Fondo.

Por otra parte, de acuerdo al proyecto de ley que crea el Fondo, da la impresión que va a ser una especie de competidor de la banca y los actores financieros en el mundo de la infraestructura.



“¿Qué es lo que se quiere hacer con los recursos del Fondo? Me preocupa que haya una especie de crowding out de los actores financieros, donde quien entra a comprar acciones entra a competir con el Fondo que tiene un costo de capital más bajo”, señaló el consultor Sergio Merino.

Se convino que era muy importante focalizar los objetivos del Fondo de modo de adecuar la estructura operativa y las facultades a lo que son sus propósitos fundamentales. En este sentido, hay coincidencia que el esfuerzo debiera centrarse en la capitalización de proyectos y en garantías, que permitan que iniciativas con riesgos no diversificables en el mercado puedan financiarse adecuadamente a través del sistema financiero tradicional.

Otro aspecto debatido fue la institucionalidad en la que se enmarca el Fondo y las posibles relaciones de éste con otras instituciones ya existentes. De acuerdo al proyecto legislativo, el Fondo debe recurrir a la Ley de Concesiones para hacer efectivo el valor económico de los bienes que se le transfieren. Eso puede superponerse a las facultades que tienen actualmente el MOP y la nueva Dirección General de Obras Concesionadas, cuya creación se discute en el Congreso.

También hubo debate en torno a la cartera de proyectos que debiesen ser financiados por el Fondo de Infraestructura. “Este tiene que tener una orientación hacia determinados proyectos y con ciertas condiciones, más bien asociado a la denominada infraestructura productiva, aquella que permite vincular un pago por su utilización”, dijo el consejero del CPI y ex ministro de gobierno, Sergio Bitar. Luego agregó que “(el Fondo) no debe competir con el presupuesto de inversiones asignado al MOP. Eso debe quedar muy claro en su formulación”.

“ Uno de los temas clave del Fondo de Infraestructura será focalizar sus objetivos, de modo de adecuar la estructura operativa y las facultades a lo que son sus propósitos fundamentales. ”

Asimismo, una visión unánime generó la necesidad de constituir un gobierno corporativo independiente del gobierno de turno y enfocarse en el largo plazo para poder llevar adelante los proyectos de infraestructura que Chile necesita. No obstante, hay que validar el hecho de que el Fondo es un instrumento de la política pública y por lo tanto, no puede abstraerse del mandato político que al respecto reciben los sucesivos gobiernos.

La conclusión final fue que será tarea del CPI hacer propuestas a los parlamentarios y un adecuado seguimiento del proyecto de ley, de tal manera de contribuir, con criterios y respuestas, a las preguntas que surjan de la discusión en el proceso de creación del Fondo de Infraestructura, asegurando que ésta sea profunda, seria y pueda alcanzar el mayor consenso posible.



XIX INFRAESTRUCTURA AEROPORTUARIA EN CHILE

30
Agosto
2016

EXPOSITOR
Boris
Olguín

Nº DE ASISTENTES
28

Conversar sobre las actuales condiciones de la infraestructura aeroportuaria en Chile, su desarrollo a la fecha y los proyectos que permitirían potenciar la inversión en este ámbito fueron los temas tratados en el XIX Diálogo del Consejo de Políticas de Infraestructura.

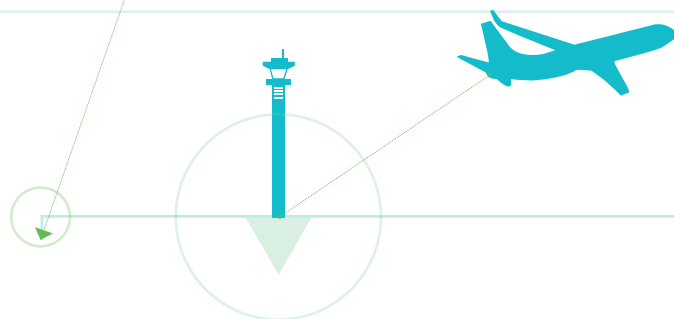
De acuerdo a *The World Economic Forum* Chile es país con mejor calidad de infraestructura aeroportuaria de Sudamérica. Su mercado es altamente competitivo. Cuenta con un vuelo por habitante al año y se proyecta que para el 2050 ese indicador llegará a 4.

"Las políticas aerocomerciales que han negociado nuevos vuelos y destinos han permitido el desarrollo de la infraestructura aeroportuaria. También se han incorporado nuevas líneas aéreas, dentro de las cuales se encuentran aquellas de bajo costo" destacó el director de Aeropuertos del Ministerio de Obras Públicas, Boris Olguín.

Las aerolíneas de bajo costo han provocado un aumento significativo del tráfico aéreo en los últimos meses y el mercado nacional presenta un gran potencial para seguir creciendo, lo que obliga a pensar en cómo enfrentar este nuevo escenario.

Para el ex ministro y actual consejero del CPI, Sergio Bitar, una de las principales tareas es asegurar la compra de terrenos que permitan la futura expansión del aeropuerto de Santiago. "El Sistema Nacional de Inversiones (SNI) -señaló- no permite expropiar a menos que existan iniciativas específicas y eso limita tremendamente. Por ejemplo, en el caso de Arturo Merino Benítez hay que promover la compra del terreno aledaño en Pudahuel, ya que ésta es la única forma de asegurar el crecimiento proyectado para el Aeropuerto de Santiago para el 2050".

Las políticas aeroportuarias privadas han ido generando una reacción en la industria; consciente de ello la Dirección de Aeropuertos está facilitando ese mayor dinamismo con una mayor



“ Chile es el país con mejor calidad de infraestructura aeroportuaria de Sudamérica. Cuenta con un vuelo por habitante al año y se proyecta que para el 2050 ese indicador llegará a 4. ”

infraestructura. Un ejemplo de ello es que tanto Latam como Sky han anunciado vuelos directos hacia Puerto Natales, producto de la decisión que se tomó de mejorar las condiciones del aeródromo de dicho lugar para fortalecer la conectividad y turismo en la zona.

Finalmente, la discusión se orientó hacia las necesarias inversiones en los puntos de posada de los helipuertos en el país, los cuales se vuelven fundamentales a la hora de hablar de situaciones de emergencia. Chile se caracteriza por concentrar diversos eventos naturales que ponen en riesgo la infraestructura de conectividad y que en conjunto con el escenario del cambio climático demandarán una red de infraestructura resiliente de rápida recuperación. La infraestructura de aeropuertos y helipuertos resulta ser fundamental a la hora de constituir la red de emergencia que, si se desarrolla de manera adecuada, podría incluso convertirse en un “producto de exportación”.

Entre los asistentes al Diálogo se encontraba el gerente general del grupo Nuevo Pudahuel, Nicolás Claude; el secretario general de la Junta de Aeronáutica Civil, Jaime Binder; el subgerente de la División Aeroportuaria e Inversiones de AGUNSA, Fernando Carrandi; la directora de Planeamiento, Joselyn Fernández, y el gerente general de la Sociedad Concesionaria del Aeropuerto Regional de Atacama S.A., Gonzalo Castillo. También participaron los consejeros Fernando Agüero, Álvaro González y el equipo técnico del CPI, liderados por su jefe de estudios, el economista Luis Eduardo Escobar, entre otras destacadas personalidades del mundo público y privado.



XX TERRAPUERTOS Y RENOVACIÓN URBANA

27	EXPOSITOR	Nº DE ASISTENTES
Septiembre 2016	Sergio Mujica	23
	Pablo Contrucci	

Con Las actuales condiciones en las que operan los terminales terrestres en Chile y los desafíos y oportunidades que existen para crecer en la materia, fueron los temas principales abordados en el XX Diálogo organizado por el Consejo de Políticas de Infraestructura (CPI).

Entre las principales conclusiones del encuentro se destaca el potencial que tiene el país para mejorar los centros de transporte y transformarlos en lugares dignos y eficientes, anhelo importante si se considera que un 85% de los chilenos son usuarios de buses.

El Diálogo se estructuró a partir de la presentación del presidente de Terval S.A., Sergio Mujica, quien comenzó recordando su participación en el proyecto de transformación de la Estación Central. Este proyecto se llevó a cabo desde una situación de extrema degradación que afectaba a ese establecimiento, lo que se expresaba en basura, delincuencia y abandono. Hoy Estación Central se ha convertido en un polo comercial de aporte a la ciudad, situación que se espera replicar con el nuevo terminal de buses de Valdivia.

Mujica centró su conclusión en los principales factores que han permitido estos resultados exitosos. Al respecto destacó la necesidad de presentar una actitud de respeto por la comunidad, una prolija forma de asociación público y privada, un buen control de costos y plazos y la garantía de continuidad de la operación y los servicios.

En la actividad expuso también el jefe de la División de Desarrollo Urbano del Ministerio de Vivienda y Urbanismo, Pablo Contrucci, quien compartió su visión respecto del potencial que tiene este tipo de infraestructura y enfatizó sobre las áreas que hay que trabajar para lograr buenos resultados.



"Existen -afirmó- oportunidades claras para avanzar en terrapuentes. Por ejemplo, hoy los planes reguladores son separadores (industria, vivienda, etc.), bajo esta mirada el transporte es un estorbo. Pero a partir de estos ejemplos, se abre una oportunidad para poder unificar criterios y ordenar la institucionalidad existente".

Uno de los puntos del debate fue el concepto de infraestructura urbana, el que, a juicio de los presentes, necesita cierta definición en torno al uso del suelo, aspecto que debe ser mejorado e incorporar la participación ciudadana, entre otros temas.

Según el secretario ejecutivo del CPI, Carlos Cruz, son varias las ciudades que carecen de una buena administración de servicios de transporte de mediana y larga distancia. La solución estaría en un mayor involucramiento entre el sector público y privado para elaborar y llevar a cabo proyectos que doten a las ciudades de infraestructura urbana que resuelva el problema de receptividad del transporte de media y larga distancia en las ciudades.

Para avanzar en esto es necesario hacer frente a los vacíos existentes en relación a un marco normativo que le dé respaldo a iniciativas posibles que no son susceptibles de ser abordadas a través de la Ley de Concesiones ni de la Ley de Financiamiento Urbano Compartido. Para encontrar soluciones a esta falencia se convino un trabajo en conjunto entre el CPI y el MINVU de modo de diseñar propuestas en este sentido.

“ Unificar criterios y ordenar la institucionalidad existente son esenciales para avanzar en la construcción de terrapuentes en las ciudades. ”





CONSEJO DE POLÍTICAS
DE INFRAESTRUCTURA

