

Loreto Silva: “Para que los proyectos avancen se necesita una decisión política”

Autor: [M. Miranda](#)

La ex secretaria de Estado criticó que el gobierno haya optado por bajar la inversión en infraestructura. También aseguró que la reducción en los fondos retrasa el desarrollo de estudios e ingeniería de las iniciativas.



“Preocupada”. Así dijo sentirse la ex ministra de Obras Públicas de la administración de Sebastián Piñera, Loreto Silva, al desmenuzar el presupuesto 2017 para la cartera. La abogada del estudio Bofill y Escobar, y consejera del Consejo de Políticas de Infraestructura (CPI), señaló que “eso acrecienta el déficit que ya existe en nuestro país en infraestructura y disminuye la posibilidad de crecimiento. El gobierno ha explicado que esa baja responde a menos transferencias hacia Metro, pero esa declaración no es suficiente, porque no sólo disminuye en el Ministerio de Obras Públicas (MOP), sino que también en otras áreas”.

¿La preocupación es porque esto podría afectar las decisiones de un próximo gobierno?

El presupuesto de inversión del MOP disminuye en un 3,9% para 2017 y eso condiciona el crecimiento para cuatro años hacia adelante, porque se disminuye la inversión también en ingeniería, en estudios, provocando problemas como que la infraestructura no se va desarrollando al ritmo que se necesita, y por otro lado, se generan malos incentivos, porque cuando no se trabaja en la relicitación de un proyecto con todo lo que se requiere para ello, pasan cosas como lo que ocurrió con el aeropuerto de Santiago, que llegamos al minuto que se terminó la concesión y no había proyecto y se tuvo que ampliar la concesión.

¿Qué proyectos podrían verse afectados con ese escenario?

Las rutas 68 y 78 son proyectos que en 2020 van a estar terminando su periodo de concesión. Si ese trabajo no se hace en 2017, lo que va a pasar es que va a ser necesario ampliar la concesión, y eso es porque el MOP no hizo la pega de desarrollar la ingeniería y los estudios a tiempo. Lo que debiera hacerse es licitar nuevamente esas obras para no recurrir al convenio complementario.

Este gobierno apuesta por reimpulsar las concesiones, de hecho, sumó embalses al sistema.

En la cartera de proyectos de Concesiones hay iniciativas cuyo estado de avance es bastante discutible. Por ejemplo, la Costanera Central, que si bien la dividieron en dos, es cuestionable su proyección. Después tienes iniciativas que han sido licitadas y luego el concurso ha sido declarado desierto, como es el caso de la Ruta G-21 y, por otra parte, no ves que se esté trabajando en los proyectos de 2020 y que tienen que ver no sólo con relicitar lo que hoy día existe en concesión, sino mejorarlo.

¿Depende de la capacidad institucional, el número de funcionarios o del tiempo que demora armar una licitación?

Existen dificultades en la institucionalidad del sistema de concesiones y, ciertamente, parte importante de aquellas se resuelven con el proyecto de ley enviado por el MOP. Sin embargo, la disminución de la inversión no solamente se explica por esa falta de institucionalidad. Hay decisiones políticas que tomar, como la de continuar con el programa de concesiones hospitalarias, o no priorizar a nivel global el gasto en inversión en infraestructura y privilegiar el aumento de gasto corriente, como la elección de intendentes.

¿Hay menos incentivo?

Cuando ves iniciativas como el hecho de retirar la asignación del Sótero del Río o lo que hizo el Sernac que demandó a la Costanera Norte con argumentos que responden a consideraciones políticas más que legales, es un tremendo golpe para la certidumbre jurídica en materia de concesiones. Eso no significa que no vas a tener más inversión en el futuro, sino que vas a tener una inversión más cara, a lo mejor no vas a tener el mismo nivel de competidores, de empresas serias de prestigio internacional, vas a reducir la competencia y todas esas variables son graves.

Pero se señala que la inversión del MOP en la administración anterior tampoco fue alta.

Cuando asumimos en 2010 sufrimos porque fue muy difícil, nos encontramos con un ministerio con una cartera de proyectos inexistentes, muchas iniciativas anunciadas, pero pocas desarrolladas. El trabajo que se hizo fue intenso en esa materia y definimos que no sólo se debía trabajar para el periodo presidencial de 2010-2014, sino que teníamos que tener una cartera a largo plazo.

¿Qué proyectos?

La cartera hospitales, por ejemplo, donde ahora vemos una postergación importante; el embalse Punilla, que era un proyecto que sabíamos que no se iba a licitar en nuestro periodo, pero que era importante; Américo Vespucio Oriente 1 y 2 (AVO). Dejamos los estudios encargados de AVO 2, de manera tal de que pudiera desarrollarse y es eso lo que se va a afectar si en el 2017 el MOP disminuye la inversión.

¿Qué le parece que el puente Chacao tenga tanta resistencia ahora y que lleve dos años en diseño?

En general, todas las obras generan un porcentaje de personas que las rechaza, pero la gente de Chiloé, la gran mayoría quiere el puente, quiere conectividad. No he hecho un seguimiento de esa obra, pero sí me preocupa cuando se demora un diseño, no solamente de ese proyecto sino de otros, porque para que los proyectos avancen se necesita una decisión política. Tú, como autoridad, tienes dos roles. Uno es fiscalizar y exigirles a las empresas que cumplan el contrato, pero también tienes que ayudar a que esa obra salga adelante, tomando las decisiones en forma oportuna, haciendo los planteamientos pertinentes a las distintas instancias, y creo que eso está faltando, tomar decisiones y de forma oportuna.