

DIARIO FINANCIERO

Inicio > Opinión > Columnistas > Carlos Cruz

Carlos Cruz

Lecciones para el futuro

Carlos Cruz Director ejecutivo Consejo de Políticas de Infraestructura

Por: **Carlos Cruz** | Publicado: Jueves 22 de octubre de 2020 a las 04:00 hrs.

Compartir



El estallido social y la pandemia han removido profundamente la forma en la que se diseñan y aplican las políticas públicas. Estos cambios sustantivos debieran, además, permear la concepción, ejecución y financiamiento de los grandes proyectos de infraestructura. En el pasado, se concebían y estructuraban desde una unidad central, que intentaba optimizar, técnicamente, las soluciones a las necesidades que estos proyectos debían resolver y luego, en una segunda etapa, se invitaba a la comunidad a compartir esa solución técnica, cuando los alcances ya estaban definidos.



Carlos Cruz

“ En buena medida, el reparo de la gente a las tarifas por uso de obras de infraestructura surge cuando los servicios no se corresponden con la calidad esperada, cuando no hay una oferta por mejoras asociadas a esas tarifas”.

En el nuevo Chile, la incorporación de las personas al ciclo de creación de un proyecto tendrá que ser desde el punto de partida; desde la identificación del problema que se pretende resolver, el diseño de la solución y la determinación de las compensaciones necesarias para reparar el costo



habrá que analizar, desde esta nueva mirada, los problemas que podría enfrentar el Puerto Exterior de San Antonio, una vez que se someta a los procesos de participación ciudadana.

Los grandes proyectos de infraestructura deben ser un aporte en valor a la comunidad en la que se insertan. Es el caso de AVO I, donde su contribución principal -para quienes viven en el entorno del parque Américo Vespucio- es sacar el tráfico de larga distancia desde la superficie y transformar ese espacio en una infraestructura urbana utilizable. Esto requiere que se aseguren paseos peatonales, ciclovías de calidad y una conectividad expedita con otros parques en sus alrededores, para constituirse en una oferta de áreas verdes integradas para la zona oriente en su conjunto. Algo similar debiera ocurrir en otras obras de envergadura en la zona sur y poniente de Santiago, de modo de que los estándares urbanos por habitante se comiencen a parecer, independientemente de dónde se localicen.

Hemos observado que, en buena medida, el reparo de la gente frente a las tarifas que se cobran por el uso de algunas obras de infraestructura mayor surge cuando los servicios que reciben no se corresponden con la calidad esperada; cuando no hay una oferta por mejoras asociadas a esas tarifas y se percibe que una parte importante son recaudadas como impuestos encubiertos por el Estado, o como rentas excesivas por parte del proveedor. En ese sentido, hay que poner atención a la reacción que pueden provocar las próximas licitaciones de autopistas a las que ha convocado el MOP, y a las tarifas aeroportuarias, en las que, sólo en el caso de Santiago, el 76% es recaudado por el Estado.

Otro elemento que juega en contra de la percepción actual –de inconsistencia entre las tarifas cobradas y lo que las personas esperan– es el plazo de recuperación de la inversión. Se estima que una gran obra de infraestructura tiene una duración de hasta 70 años. Es decir, en teoría, la generación actual pagará por la infraestructura que las futuras generaciones podrán usar sin costo. Si la amortización de esa infraestructura se distribuyera en el período de vida útil del activo, las tarifas podrían bajar en forma significativa y se asemejarían más a la intuición de las personas sobre el valor que esos servicios les aportan. Para lograr esto, la ingeniería financiera asociada debiera ser uno de los aportes que se esperarían asuma el gobierno para intentar acercar a la comunidad al sistema de concesiones.

Te Recomendamos