

EXPERTOS ENTRAN AL DEBATE Y PLANTEAN URGENCIA DE SEGUNDA OLA DE CONCESIONES:

Déficit de infraestructura en Chile llegará a los US\$ 100 mil millones a fines de la década

Al cumplirse 20 años desde el debut de las concesiones en Chile, concesionarios, expertos y urbanistas ven con preocupación la falta de propuestas de las candidaturas presidenciales para fomentar la participación de privados en las obras que se requieren. • C.R. y A.G.

Este año se cumplen exactamente dos décadas desde que debutara la primera obra concesionada en Chile: El túnel El Melón, que llevó a cabo Endesa.

Y de ahí vinieron obras emblemáticas que, por ejemplo, permitieron mediante este mecanismo construir parte importante del eje vial longitudinal que une a Chile, desde La Serena a Puerto Montt, y unir, a lo largo del norte y sur, y oriente y poniente, de la Región Metropolitana. Puertos, aeropuertos y cárceles se fueron sumando a este pool de concesiones.

Pero a mediados de la década pasada, el sistema comenzó a perder dinamismo debido a una serie de problemas que surgieron (ver recuadros). Si bien en este gobierno se anunció una cartera de US\$ 8 mil millones para concesionar, de este grupo hay grandes proyectos —como Vespucio Oriente, Costanera Central y el nuevo aeropuerto de Santiago— que hasta ahora no se han concesionado.

Aunque reconocen que tras el terremoto y, sobre todo, en el último año se ha visto una aceleración de proyectos, el diagnóstico de concesionarios, expertos y urbanistas es claro: aún hay un déficit gigante de obras.

¿De cuánto? Unos US\$ 80 mil millones a US\$ 100 mil millones hacia fines de la década, si se incluyen energía y temas sanitarios en el cálculo, según estimaciones de Rodrigo Álvarez, presidente de Copsa, el gremio de los concesionarios.

El ingeniero en transportes y académico de la UDP, **Louis de Grange**, plantea un déficit de entre US\$ 17 mil millones a US\$ 200 mil millones, si se considera solo la infraestructura vial urbana para Santiago y regiones. Esto incluye también calles, o sea inversión pública, acota Pablo Allard, decano de la Facultad



OBRAS EN ESPERA: Louis de Grange, Pablo Allard, Rodrigo Álvarez y José Francisco García, en la futura autopista Costanera Sur, que descongestionaría el sector oriente de Santiago y que, estiman, debería llegar a San Francisco de Asís, en Las Condes.

MÁS DE 20 EXPERTOS

trabajaron en el libro

“Concesiones: La Urgencia de Avanzar”, que lanzarán Copsa y LyD.

de Arquitectura de la UDD.

Estos expertos, junto a José Francisco García —coordinador de políticas públicas de Libertad y Desarrollo—, son parte de un grupo de más de 20 expertos que reunieron sus trabajos en el libro “Concesiones: La Urgencia de Avanzar”, que lanzarán Copsa y LyD, el 27 de agosto, para evaluar las dos décadas del sistema.

Reunidos esta semana en “El Mercurio”, debatieron y adelantaron sus propuestas para revitalizar las concesiones.

“Es posible que exista la idea de que las concesiones emblemáticas ya se hicieron, pero yo creo que ese diagnóstico es erróneo. Hay mucho todavía por hacer. Viene un perfeccionamiento absolutamente necesario a todo lo que actualmente existe”, estima Rodrigo Álvarez.

“Debíamos estar pensando en una generación de concesiones presidenciales, acota José Francisco García y apunta a iniciativas que no solo cubran necesidades viales, sino también equipamiento cultural, deportivo, parques, entre otros.

“Espero que en esta elección presidencial, a diferencia de en muchas otras, ese tema —y energía— sean temas reales de discusión de cada uno de los programas”, estima el presidente de Copsa, dado que muchos planes van a quedar en el papel, a diferencia de en el próximo gobierno.

Louis de Grange menciona ejemplos de obras que serán necesarias, dado el crecimiento de Santiago: “La cuarta pista en la Ruta 5 Norte entre Vespucio Oriente y Peñalén, la Costanera Central, O la Costanera Sur, que tiene que priorizarse hasta San Francisco de Asís, probablemente usando la faja del río. Y mejorar mucho lo que ya existe, tanto desde el punto de vista de la calidad como de la seguridad.”

Otro desafío que avizora García es que a los proyectos de primera generación, como cárceles, se les está midiendo hoy con evaluaciones e indicadores que no fueron pensados, cuando se hicieron estas concesiones. Por ejemplo, la capacidad que tienen de minimizar la reincidencia o rehabilitar a los reos.

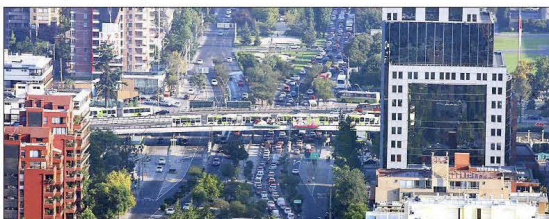
“Puede haber reformas y la segunda generación de cárceles puede orientarse hacia otros objetivos, pero los primeros objetivos no fueron esos. Había que levantar infraestructura carcelaria y se pensaba en eso. No en estándares de servicio pensados en los reclusos. Ese es un debate que tenemos que tener”, dice García. Agrega: “Esos contratos obviamente que en algún sentido hay que renegociarlos, pero no en términos draconianos, sino en términos sensatos”.

Alta demanda de los automovilistas: pagarían hasta \$200 el kilómetro por Vespucio Oriente

Vespucio Oriente es uno de los proyectos simbólicos de concesiones por los años que ha estado en carpeta antes de materializarse. Pero la hora de la concesión ha llegado, según Pablo Allard. El urbanista asegura que el proceso quedará zanjado antes de que termine el gobierno del Presidente Sebastián Piñera.

La disposición a pagar por circular por esta futura autopista urbana es alta, asegura Louis de Grange. Incluso casi el doble de las estimaciones previas a la concesión, que apuntan a una tarifa base de \$120 el kilómetro. El experto dice que en caso de que se duplique la tarifa, la demanda bajaría menos del 10%, según sus cálculos.

“La demanda resiste un precio de \$200 el kilómetro. El tramo de Vespucio Oriente es de nueve kilómetros, es decir, podría ser una tarifa base de \$1.800 y de \$3.600 en hora punta, que no está contemplada”, dice De Grange. Para el experto el problema es que muchas veces “las tarifas se diseñan con una componente política más que técnica”.



Interés. Vespucio Oriente es una de las autopistas más esperadas y los expertos auguran que tendrá tanta demanda, que podrá resistir una tarifa de \$3.600 en hora punta.

15 mil autos más en Santiago cada mes: Fórmulas para controlar el desbordado tráfico capitalino

En la capital está proliferando la creencia de que manejar es un derecho y estacionarse en cualquier parte también, asegura Louis de Grange. “Tiene que haber una señal clara: conducir un auto no es un derecho. Es un privilegio que conlleva responsabilidades y costos, privados y sociales”, indica.

La apreciación es avilada por la cantidad de vehículos que hay en Santiago: se agregan 15 mil vehículos más cada mes. O lo que es igual, 500 autos más cada día.

La impresionante cifra refleja lo barato que es usar este tipo de transporte particular en Santiago, dice de

Grange. Pese a esto, “hay un error conceptual, que es político. Ponerle techo al aumento de tarifas. Hay proyectos los que se le pone cuota máxima de crecimiento de tarifas, por ejemplo, Vespucio Oriente. Se le está poniendo una cuota de 1% anual (de reajuste real). ¿Para qué?”, cuestiona el experto.

Si se considerara la alta disposición a pagar por el uso del auto y no se fijaran tarifas máximas, se podrían generar proyectos de infraestructura urbana con cero subsidio anual, asegura de Grange. “Pero hay un temor político, porque la gente reclama porque se le cobra por usar las

calles, cuando es absolutamente normal”, estima.

Una manera de regular el parque automotor capitalino es a través del cobro de los estacionamientos, dice Pablo Allard. “Siéntas en auto a Manhattan debes hacerte cargo y vale 24 dólares la hora”, ilustra el urbanista.

La gracia de este sistema de Tarificación —agrega Allard— es que incentiva el cambio de conductas y los usuarios pueden, por ejemplo, optar por ir al centro en metro, en lugar de en auto. Además estima que no es percibido como un gravamen tan fuerte como lo es el alza de la gasolina.