



La conexión del puente Bicentenario con Chacabuco es un proyecto que ha tardado años. A agosto pasado, el plan llevaba un 22% de avance.

DATOS relevantes

Ambientales

Un asunto que llama la atención son los planes aprobados por el SEIA, en donde a nivel nacional se aprobaron 243, mientras que en Biobío sólo 18. A eso se suma que el tiempo promedio por permiso ambiental fue de 398 en el país y 488 en Biobío.

Estudio

Desde el Colegio de Ingenieros Consejo Zonal Biobío plantean la importancia de impulsar un estudio de carácter regional que permita identificar los nudos que hacen que la zona sea más lenta al momento de sacar adelante grandes proyectos.

Un permiso ambiental puede tomar 488 días para ser aprobado en la Región del Biobío, mientras que el promedio nacional es de 398. En otras palabras, Biobío tarda casi 100 días más en tener un permiso. Hay otros datos: el tiempo medio de tramitación de un proyecto de infraestructura ha llegado a los 594 días en la zona, un 44% más sobre el promedio nacional, que en este rubro llega a los 412 días. Todas estas cifras fueron aportadas hace algunas semanas por la Facultad de Economía y Gobierno de la Universidad San Sebastián (USS) a través de un estudio denominado "Costo Económico por Permisología (ICEP) Región del Biobío", iniciativa que tomó en consideración planes visados entre los años 2019 y 2023.

La realidad por rubro, sin embargo, es distinta. En el caso del sector energía, Biobío alcanza un tiempo de aprobación que llega a 335 días, 22 más que el país, lo mismo que sucede en "otros", en donde la diferencia es de 33 días. Al contrario, la Región muestra mayor velocidad en lo inmobiliario y minería, cuyos plazos de aprobación son de 276 y 292 días, respectivamente, es decir, nueve y 38 días más rápido que el promedio nacional (ver gráfico).

Desde el plantel explican que es esperable que los proyectos de infraestructura tomen algo más de tiempo en ser tramitados. Sin embargo, creen que en el caso del Biobío hay un tema "particularmente preocupante" en vista del tiempo promedio de tramitación de casi 600 días que sufre el área. José Ignacio Hernández, académico investigador de la facultad a cargo del análisis, plantea que esta demora responde a una combinación entre una serie de proyectos de infraestructura que se han acumulado, como el puente Industrial o la ruta Pie de Monte, "con una situación económica compleja", lo que también incentiva que los procesos de tramitación se puedan demorar.

"Después de infraestructura, a mí me preocupa que exista demora en el sector de la energía, donde hoy la Región toma un promedio de 335 días en tramitar un proyecto. Considerando que

En el MOP ven necesario declarar dentro de la Región zonas o áreas especiales. La idea es que esos territorios puedan tener consideraciones a la hora de impulsar proyectos.

Un permiso ambiental en Biobío puede tardar 100 días más que el promedio país

Barreras que cruzar para acelerar proyectos locales

De forma transversal se reconoce que la realidad regional es muy distinta a la nacional. Actores y expertos de la zona llaman a generar un nuevo marco legal, unificar criterios entre los municipios, pero también con los distintos servicios. Los denominados RS también son parte de la discusión.

Por Nicolás Arrau Álvarez / nicolas.alvarez@diarioelsur.cl



nos enfrentamos a un desafío en materia de descarbonización, hay proyectos clave que no pueden esperar, como los de energías renovables no convencionales", enfatiza el académico.

MARCO LEGAL Y UNIFICACIÓN

Entre las barreras que ralentizan los avances a nivel regional, Hernández apunta a un problema de eficiencia en el sistema de permisos administrativos con el que se cuenta hoy, razón por la que llama a generar un marco legal que proteja los distintos intereses que se enfrentan a la hora de realizar un proyecto, que garanticen que estos se realicen de manera responsable, así como medidas que aseguren que los tiempos de tramitación de los permisos se cumplan y sancionen en caso de que esto no ocurra. "Lamentablemente, no he visto un debate sobre la eficiencia del aparato regulatorio para entregar certezas en los tiempos de

tramitación. ¿Se ha hablado de un mecanismo diferenciado en función del nivel de complejidad? ¿Se ha hablado de sanciones administrativas ante una demora en la tramitación? Creo que esos son dos temas que han faltado en la discusión", subraya. Profesionales como Rody Toro, miembro del Colegio de Ingenieros Consejo Zonal Biobío, precisan que gran parte del problema tiene que ver con algunas municipalidades del Gran Concepción, "que todavía trabajan todo en papel" o que obligan trámites de manera presencial, "pero a veces las personas no están, sin funcionarios que los reemplacen". Una inversión en materia de digitalización resultaría fundamental para Toro, quien suma la posibilidad de establecer una unificación de criterios entendiendo que a la fecha hay municipios que son más rápidos que otros en las labores de tramitación de proyectos. Esa unificación la lleva tam-

bién a los distintos servicios. A modo de ejemplo, cuenta que en Tomé hay desarrollo una strip center y que por eso le solicitaron un informe de mitigación de impacto vial, "algo que tiene que ver con la Seremi de Transportes y también con la Dirección de Tránsito del municipio, por esos dos unidades no están conectadas y es un lío cuando tienes que triangular la información". Agrega que este tipo de situaciones no se ven tanto en regiones como la Metropolitana, que cuentan con mayores inversiones, lo que hace que tengan una experiencia más grande y hayan podido resolver antes estos nudos que experimenta Biobío. El presidente de la instancia ingenieril en la zona, Pedro Ramírez, sostiene que la diferencia en los tiempos de tramitación con la realidad nacional o Metropolitana se palpa de todas maneras, en parte porque las instituciones responsables de revisar y dar los vistos buenos

se toman los plazos máximos, pudiendo ser menos.

Otro asunto que llama su atención a partir del estudio de la USS tiene que ver con el número de proyectos aprobados por el Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental (SEIA), en donde a nivel nacional se aprobaron 243, mientras que en Biobío sólo 18. A eso se suma que el tiempo promedio por permiso ambiental fue de 398 días en el país y de 488 en la Región. "Creo que ahí hay oportunidades de mejora. Hay que revisar por qué acá ocurre eso de tener más días y menos proyectos aprobados", dice, por lo que llama a desarrollar un estudio que permita identificar las trabas que hacen que Biobío se vea relegada respecto a lo nacional.

"Las normas son iguales a nivel país, pero esto indica que acá hay oportunidades de mejora y hay que ver dónde se entra más en los distintos servicios", remata.

ESFUERZOS DESDE 2022

Los proyectos se configuran a través de un estudio, una prefactibilidad, una factibilidad y un diseño, pasen los que va aparejado la denominada RS, que es la Recomendación Social Favorable que permite la concreción de cada fase. Voces de gobierno asociadas al tema comentan que el ciclo de vida de las iniciativas es bastante extenso y que una de las grandes trabas se generan, justamente, en las RS que otorga el Ministerio de Desarrollo Social, ya que es ahí donde las rentabilidades no dan a diferencia de ciudades como Santiago que se caracterizan por la gran cantidad de habitantes, escenario que hace que los planes salgan adelante de una forma más acelerada.

En vista de lo anterior, el seremi de Obras Públicas, Hugo Cautivo, recalca que su cartera se ha puesto el objetivo de acelerar al

máximo la inversión dentro del Biobío, "porque nos cae una responsabilidad enorme desde el punto de vista de lo que significa llevar en el más corto plazo posible respuesta frente a urgencias planteadas históricamente". En ese trabajo, destaca el destabe de iniciativas estratégicas como el viaducto Chacabuco, el puente Industrial o diversos estudios de ingeniería que apuntan a consolidar distintas circunvalaciones en las grandes ciudades para tratar de aplacar la congestión vial.

"Desde 2022 en adelante se ha introducido una serie de modificaciones y normativas reglamentarias de Obras Públicas que apuntan a facilitar todo lo que significan nuestros procesos administrativos y de ejecución que tenemos en la Región. Entendemos que aquí un tema clave es la modernización del Estado (...) y obviamente tenemos que considerar todas aquellas temáticas que se refieren a las consideraciones medioambientales que son parte del contexto en el que hoy se ejecuta la obra pública, a diferencia de lo que pasaba décadas atrás", comenta Cautivo.

Para avanzar, la autoridad regional pide establecer en ciertos lugares y territorios consideraciones especiales, algo que ya se ha hecho, por ejemplo, con la zona de rezago en la Provincia de Arauco, pero también con los intentos de declarar otras áreas bajo esta misma categoría. "Creemos que eso es necesario dado que tenemos asimetría en el desarrollo de los territorios y se requiere tener cierta consideración o normativas especiales para ciertas zonas que presentan brechas, y a las cuales podamos dar mayores facilidades para poder llegar más rápido y con iniciativas que respondan a las problemáticas levantadas en los territorios", dice.

Desde el MOP apuntan que todas estas materias han sido incorporadas en un trabajo intersectorial para mejorar los tiempos de los procesos de levantamiento de iniciativas, evaluación y ejecución, en donde se destaca el comité del Plan más Movilidad, que trata de tener en una misma mesa a todos los sectores que se ven involucrados en torno a un proyecto.