

E ENTREVISTA. EDUARDO FREI RUIZ-TAGLE, ExPresidente de Chile, actual presidente del Consejo de Políticas de Infraestructura (CPI):

"Es urgente racionalizar la permisología y los procesos de evaluación ambiental"

Redacción
 cronica@mercurioantofagasta.cl

P principal impulsor del sistema de concesiones durante su mandato (1994-2000), el expresidente Eduardo Frei mantiene su vinculación con los grandes proyectos de desarrollo a través de la presidencia del Consejo de Políticas de Infraestructuras (CPI), y otras numerosas responsabilidades que lo mantienen en viaje permanente por distintos destinos, especialmente Asia.

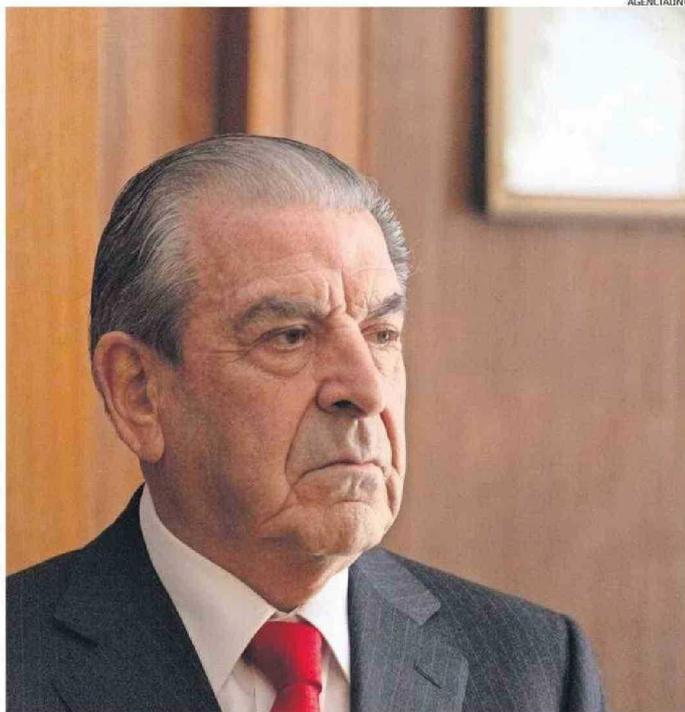
Su preocupación en los últimos meses es el letargo en el desarrollo de grandes proyectos de infraestructura pública y una alarmante distancia entre el sector público y el privado al momento de enfrentar desafíos de largo alcance.

"En los últimos diez años nos olvidamos de la asociación público-privada como pilar fundamental para el desarrollo de una infraestructura moderna y al servicio de las necesidades del país", responde Frei, por escrito, sobre este problema. Agrega que "nuestro sistema de concesiones acaba de cumplir 30 años y a la fecha se han concretado más de 100 proyectos que demandaron una inversión superior a los US\$ 70 mil millones. Esta exitosa trayectoria se mantuvo hasta el año 2014, pero luego esta industria prácticamente se estancó. En los últimos diez años hemos escuchado los mismos diagnósticos, promesas y declaraciones, pero nos ha faltado convicción y decisión.

Aquí tenemos una urgencia que es abordar con audacia el déficit de nuestra inversión en infraestructura, que actualmente llega al 2,4% del PIB, en circunstancias que debería alcanzar, al menos, al 3,5% para acercarnos a los niveles de inversión que tienen los países desarrollados.

¿Cuáles identifica como los principales factores de que Chile haya disminuido tanto su ritmo de inversión en infraestructura?

"En los últimos diez años nos olvidamos de la asociación público-privada como pilar fundamental para el desarrollo de una infraestructura moderna y al servicio de las necesidades del país. Nuestro sistema de concesiones



EX PRESIDENTE FREI ADIERTE PÉRDIDA DE COMPETITIVIDAD EN PUERTOS CHILENOS FRENTE A PERÚ.

acaba de cumplir 30 años y a la fecha se han concretado más de 100 proyectos que demandaron una inversión superior a los US\$ 70 mil millones. Esta exitosa trayectoria se mantuvo hasta el año 2014, pero luego esta industria prácticamente se estancó. En los últimos diez años hemos escuchado los mismos diagnósticos, promesas y declaraciones, pero nos ha faltado convicción y decisión. Aquí tenemos una urgencia que es abordar con audacia el déficit de nuestra inversión en infraestructura, que actualmente llega al 2,4% del PIB, en circunstancias que debería alcanzar, al menos, al 3,5% para acercarnos a los niveles de inversión que tienen los países desarrollados. Y, en segundo lugar, el tema de los permisos que está destruyendo la inversión en nuestro país. Es urgente racionalizar la "permisología" y los procesos de evaluación ambiental, que al ser judicializados retrasan o derechamente impiden la ejecución de las obras. Resulta inexplicable que falten jueces en los tribunales ambientales, lo que provoca de-

Usted ha indicado en varias oportunidades que Chile debe destrabar los trámites para acelerar el ritmo de inversiones. ¿Está satisfecho por las medidas propuestas por el Gobierno en la Ley Marco de Autorizaciones Sectoriales? ¿Le parece que dicho proyecto avanza al ritmo adecuado?

"Valoro la intención del proyecto porque la "permisología" está causando graves problemas al crecimiento de nuestra economía y este es un tema clave para que Chile vuelva a atraer a los in-

versionistas y a contar con un entorno que promueva la inversión mediante la certeza jurídica, estabilidad fiscal y seguridad para la ejecución de actividades y proyectos. En cuanto a la iniciativa misma, creo que es un paso adelante en modernización regulatoria, pero no ocurre lo mismo en su simplificación, en circunstancias que debemos ir en ambas direcciones. Me preocupa que el proyecto excluya de su aplicación a los permisos sectoriales ambientales emanados del Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental, los actos administrativos tributarios, las patentes y permisos municipales, las concesiones administrativas, las autorizaciones para minerales no concesible, así como otras técnicas de regulación administrativa. Esto convertiría la normativa en letra muerta.

Pronto se acerca el 2030, fecha en que terminan algunas de las primeras concesiones portuarias. ¿Qué debe hacer Chile para relanzar dichas concesiones y aprovecharlas de mejor manera tanto

para la economía del país, como para las comunidades de su entorno?

"Lo primero es que el proceso se realice de la manera más adecuada, transparente y ágil posible, porque los desafíos de hoy son muy distintos a los de hace 30 años y tenemos que dar certezas jurídicas a los inversionistas interesados en participar en el proceso y acotar al máximo los riesgos. En este sentido, va a ser muy importante la redacción de las bases de las licitaciones, las que deben considerar las nuevas realidades y visualizando las necesidades de Chile en los próximos 30 a 40 años. Por ejemplo, cómo vamos abordar los problemas de seguridad, dada la presencia que hoy tienen el crimen organizado y el tráfico de drogas en nuestros puertos; la relación con la ciudad y los trabajadores; el reto tecnológico vinculado con la automatización de las operaciones y también, las condiciones que van a operar ante posibles bloqueos ilegales, como el ocurrido en Coronel este año y que duró 56 días.

¿Cómo observa la inauguración de Chancay, en Perú? ¿Lo ve, como algunos personeros de la zona, como una amenaza para nuestros servicios portuarios?

"No hay nada que haga pensar que los productos chilenos de exportación vayan a ser embarcados en puertos ajenos a los nuestros. Pero, seamos sinceros, esto podría cambiar porque Perú no solo hizo Chancay, sino también va a construir el puerto de Corío en Arequipa y está en proceso la modernización del terminal del Callao. Entonces, toda esta nueva infraestructura podría afectar nuestros puertos si no asumimos los desafíos que tenemos por delante. Para mí, lo relevante es que hagamos lo que debemos hacer para volver a tener los mejores puertos de Sudamérica. Por ejemplo, mejorar la eficiencia de la operación de nuestros terminales porque el sistema portuario chileno exhibe falencias que debemos resolver ahora que hay más competencia en la región. Asimismo, el acceso ferroviario a los puertos de la zona central no alcanza al 5% de la carga transferida por esos terminales actualmente, mientras que

en los países desarrollados la cifra bordea el 50%. En consecuencia, tenemos que trabajar duro en mejorar, ahora, no diez o veinte años después, los accesos del modo ferroviario a los puertos. Y también concretar los corredores bioceánicos para embarcar por los puertos del norte del país Iquique y Mejillones los productos provenientes del sur de Brasil, del norte de Argentina y Paraguay, así como los que proceden del sur de Argentina por los puertos ubicados en la provincia de Concepción. Asimismo, debemos, por ejemplo, modernizar y ampliar el puerto de Huachipato que sería un terminal ideal para nuestras exportaciones de salmón, de las empresas forestales y productos agrícolas, así como también de productos provenientes de Argentina. A propósito del vecino país, YPF va a invertir más de US\$ 2.500 millones en el proyecto Vaca Muerta Sur para duplicar las exportaciones de petróleo. ¿Por qué no hacerlo por el puerto de Huachipato a través del oleoducto transandino que llega a la refinería Biobío Enap? En definitiva, nuestro problema no es Chancay, sino nuestra abulia para hacer lo que Chile requiere.

¿Cree que Chile ha perdido liderazgo en su posicionamiento estratégico frente a los mercados asiáticos? ¿Qué debe hacer para recuperarlo o fortalecerlo?

"Es evidente que Chile ha perdido competitividad. Seguimos siendo líderes en la región, pero hay países que se nos están acercando y no pueden pasar si continuamos en este letargo en que nos hemos sumergido en los últimos diez años. En este escenario, nuestra posición en el Asia Pacífico sigue siendo expectante con un comercio bilateral muy dinámico, principalmente con China, Japón, Corea y el ASEAN. Nuestro trabajo ahí debe ser intensificar nuestras exportaciones, diversificarla y fortalecer la cooperación en los más diversos ámbitos. También se requiere continuar construyendo confianza política y atraer mucha más inversión de esos países, lo que significa ofrecer un entorno de negocios que ofrezca certeza jurídica, transparencia y un trato no discriminatorio. C3