



Martín Arrau, el hombre detrás del hormigón

MOP prepara licitación "para sumar cerca de 20.000" cupos en cárceles



El problema no es la concesión ni la obra pública directa. El problema es que las cosas se demoran"

El ministro apunta a destrabar hospitales con años de demora, anuncia 20.000 nuevas plazas carcelarias y defiende la ley miscelánea como el mayor estímulo al empleo de la década.

Sergio Sáez Fuentes

Martín Arrau lleva casi 6 semanas al frente del Ministerio de Obras Públicas (MOP). Pero cuenta que comenzó el diagnóstico de la cartera hace 5 meses atrás. Desde el sexto piso de Morandé 59, el ministro repasa los desafíos de la cartera, cuando el país necesita "menos relato y más hormigón".

—¿Qué encontraron al llegar, cuántos funcionarios están sumariados?

—Son 281 funcionarios sumariados por diferentes cosas, licencias y otras materias que se han ido resolviendo. Pero no quiero centrarme en eso, porque con 10.000 funcionarios y una ejecución presupuestaria enorme —más de \$3 billones de presupuesto ordinario, más cerca de

US\$700 u US\$800 millones de dólares vía concesiones al año— hay que tener mucho cuidado en el manejo de los recursos. El compliance es una prioridad, y tenemos equipos desplegados haciendo ese trabajo. Pero lo más importante son otros tres aspectos. El primero es la gestión que estamos haciendo para agilizar y apurar proyectos, lo que implica un cambio de cultura organizacional y poner presión sobre ciertos contratos. El segundo es cómo cambiamos la forma de regular los contratos (...) y el tercer capítulo es hacia el futuro.

Atrasos y concesiones

¿Cuál es el problema central de la obra pública en Chile? Arrau responde: "El problema no es la concesión ni la obra pública directa. El problema es que las cosas se demoran".

"Hay una obsesión por hacer anuncios grandiosos o cortar cintas, pero la obra pública no se mide por eso, se mide por la efectividad: por la persona que dejamos de tener atrapada en un taco, por la persona que puede atenderse en un nuevo hospital sin esperar una década. El ejemplo del Hospital El Salvador es claro: se adjudicó en 2014 y todavía no está listo. Medio millón de personas que deberían atenderse ahí no pueden hacerlo. Y es una obra concesionada. Lo mismo con la carretera La Fruta, también concesionada.

Llevamos años esperando, y en la última década han muerto más de 100 personas en esa ruta. Por eso le llaman la Ruta de la Muerte", sostiene.

—¿Y el Puente Chacao?

—Es una obra pública directa, no concesionada. Se adjudicó en 2014, debía estar lista en 2020, y todavía no está. Sistemáticamente la obra pública tiene retrasos. La obsesión tiene que ser terminar la obra y no poner la primera piedra

—Según datos de la presidenta de Copsa, Gloria Hutt, de 19 hospitales concesionados solo operan 4. Usted estuvo en el Hospital de la Unión que igual lleva retraso, ¿Cómo se resuelven problemas?

—Quizás la gente no lo sabe, pero en el Hospital de la Unión y otros hospitales, la gran mayoría de los hallazgos arqueológicos son pedazos de vasijas, puntas de flecha. Y lo que se va a hacer con todos esos hallazgos una vez terminada la obra es enterrarlos en el mismo lugar. Puede sonar curioso, pero ese es el sistema que tenemos: rescatar todo, clasificarlo, estudiarlo y reenterrarlo, lo que le cuesta a esa comunidad más de tres años sin el hospital terminado.

—¿Ahí el problema es el Consejo de Monumentos Nacionales? ¿Imagino que se trabaja en aquello?

—Entiendo que el ministro Francisco Undurraga está trabajando para estanda-

rizar qué se entiende por hallazgo arqueológico, qué se hace con él, y si a la sociedad le conviene ese resguardo patrimonial o le conviene tener antes un hospital.

—¿Y qué ajustes está haciendo el propio MOP para agilizar?

—Tenemos una cantidad de normas a través de la Dirección General de Aguas que entran proyectos de inversión, junto con las de la Dirección de Obras Hidráulicas y muchas otras que también estamos revisando, en la misma tónica de agilizar, acelerar, simplificar y transparentar.

Agua, soberanía y Ley Miscelánea

Según Arrau, hay una serie de ejes que atraviesan la órbita de Obras Públicas. Agrega que hay foco en el empleo, la seguridad, salud y soberanía.

"Tenemos un plan potente que anunciaremos el próximo mes, en el marco del ministerio de Justicia, donde esperamos levantar hacia fin de año una licitación para sumar cerca de 20.000 plazas al sistema actual. Y en salud, hay 19 hospitales vía concesión en diferentes estados de avance que estamos impulsando. Eso será aumentar en 25% las camas", puntualiza.

—¿En qué se traduce la soberanía concretamente?

—La soberanía se ejecuta. Cuando el MOP hace una zanja en el norte para impedir el contrabando, los pasos de camiones y autos robados, y está funcionando, eso es soberanía en acción. Cuando decimos que hay que construir cárceles para tener control de lo que pasa dentro de nuestro territorio, eso es soberanía.

—¿Se puede bajar el precio del TAG, se ha analizado?

—Hoy tenemos un sistema robusto en operación y en el mediano plazo no nos toca ninguna relicitación de autopistas de segunda generación excedentaria. Dentro de la diversidad de contratos que existen —algunos a plazo fijo, otros por valor presente neto— sí hay posibilidad de modificar contratos. El presidente Piñera lo hizo en su segundo gobierno, congelando el alza del TAG, que tenía un reajuste de UF más 3,5%, a cambio de una cuenta de compensación. ¿Puede bajar el TAG? En algunos contratos hay espacio en los plazos de concesión que podrían permitirlo, pero hay que llegar a acuerdos con el privado. Sin embargo, hoy el principal problema en las autopistas es la evasión y el no pago: el sistema se diseñó estimando el 1% de incobrables, pero hoy hay autopistas que llegan al 18%.

—¿O sea depende de las negociaciones?

—Si un contrato de concesión era de 35 años, la ley permite extenderlo hasta 50. Esa extensión distribuye la amortización en más tiempo y puede permitir bajar la tarifa. Pero hay contratos que hoy están a 48 años, por lo que no hay plazo disponible para extender. No todos los contratos lo permiten; hay inversiones gigantescas que ya están al límite. Es algo bastante técnico, que hay que analizar caso a caso.