

Fecha: 11-05-2026

Medio: Crónica de Chillán

Supl.: Crónica de Chillán

Tipo: Noticia general

Título: "Chile sigue siendo un buen país para invertir, pero estos desajustes hay que observarlos"

Pág.: 5

Cm2: 575,9

VPE: \$ 477.956

Tiraje:

Lectoria:

Favorabilidad:

2.400

7.200

■ No Definida

Flor Arbulú Aguilera

flor.arbulu@mercuriovalpo.cl

El exministro de Obras Públicas y otrora diputado, Alberto Undurraga, estuvo esta semana en Viña del Mar para escuchar la exposición del subsecretario de Transportes, Martín Mackenna, en el marco del *Encuentro Propuestas del Gobierno para el Presente Logístico - Portuario del País*, organizado por El Mercurio de Valparaíso. ¿La razón? Escuchar de primera fuente las propuestas del nuevo gobierno en su nuevo rol como asesor del Consejo de Políticas de Infraestructura (CPI), organismo cuya misión tiene que ver con promover, apoyar, articular, evaluar y proponer políticas y proyectos de infraestructura pública.

Como tal dice estar preocupado por lo que pasa con la construcción de la segunda etapa del Centro Cultural Gabriela Mistral (GAM), y propone la creación de una entidad que vele por el desarrollo de las Obras Públicas más allá de cada gobierno.

- El plan de inversiones de infraestructura pública a 2055 decía que se consideraban 22.000 proyectos por más de 366 millones billones de pesos. ¿Esto sigue en pie?

- Ha sido usual en los últimos gobiernos terminar con un plan de infraestructura de largo plazo. (...) Y cada uno de estos planes tienen la historia basada en los anteriores.

- Es una continuidad.

- Sí, porque las obras públicas son de Estado, trascienden a los gobiernos. Esto es por la naturaleza de las obras públicas, porque hacen los estudios, consiguen los financiamientos, sacan los permisos ambientales y construyen. Son procesos largos, se requieren planes de largo plazo. Entonces, cuando se da la fricción del inicio de un gobierno con otro, cuando se retira un proyecto o se saca un proyecto, es una manera de analizarlos proyecto por proyecto, que los miremos con todos los efectos que pueden tener cada uno. Pero, creo que el déficit que tiene Chile en institucionalidad e infraestructura es tener una entidad de largo plazo, que integre la planificación y que ponga las alertas.

- ¿Similar a qué?

- Muy parecido al Consejo Fiscal Autónomo. En algún momento se propuso esto: tener una entidad de largo plazo que trascienda al gobierno y que integre la planificación. La planificación que hace el MOP, Energía, Vivienda, y que



LA PROPUESTA ES CONTAR CON UN CONSEJO AUTÓNOMO DEBIDO A LA NATURALEZA DE LAS OBRAS PÚBLICAS QUE SI O SI TRASPASAN GOBIERNOS.

Alberto Undurraga, asesor del Consejo de Políticas de Infraestructura:

“Chile sigue siendo un buen país para invertir, pero estos desajustes hay que observarlos”

ponga las alertas cuando algo no se está cumpliendo bien. El análogo es tener un Consejo de Infraestructura Autónomo. Y yo creo que las polémicas de este inicio de gobierno - el GAM, el tren, aeropuerto -, más allá de que uno la pueda analizar uno a uno, dan cuenta de que es necesario tener una entidad común, porque lo deseable es que los proyectos continúen. Y cuando hay razones para no continuar, que sean validadas por un ente autónomo, porque si no parece sólo como una decisión política del gobierno de turno.

- Que es lo que está pasando ahora, donde la decisión de bajar ciertos proyectos parece más ideológica que por una necesidad real. Por ejemplo, el GAM.

- En este caso, desde el punto de vista del sistema de obras públicas, es el que más me preocupa, porque ya estaba validado por la Contraloría. Entonces, hay un problema de certeza. En el resto están en la etapa de e... bía anuncios, pero a mí es el que más me preocupa es el GAM, y el

efecto que tiene. (...) Pero vuelvo sobre el punto central. Más que llorar sobre la leche derramada, creo que tenemos que hacernos cargo de por qué pasa esto, y cómo podemos resolverlo.

“

Chile, en términos comparativos, sigue siendo un lugar con alta certeza para invertir. Pero no tenemos que minarla. Ése es el efecto largo plazo”.

- ¿Y por qué pasa esto?

- Lo pongo al revés. No debería pasar. Una obra que tenga los apoyos necesarios de un gobierno debería ser respaldada por el gobierno siguiente. Independiente del tono del gobierno. Dicho sea de paso, la gran mayoría de las obras, estamos hablando de tres a cuatro, eso sucede. Si tú tienes un ente au-

tónomo que valida la planificación y la valida antes, al gobierno que viene le cuesta más echarla atrás. O al revés. Este ente autónomo puede decir “lo que usted está programando es una locura, es muy caro, es imposible”. Que es el argumento que tiene actual gobierno. Yo no quiero entrar una a una las obras por eso. Si decir que una de las tareas que tenemos como país para mejorar la planificación de la infraestructura y la certeza hacia adelante es tener un ente autónomo de infraestructura, chiquitito, de cuatro o cinco personas.

- ¿Cuál es el problema de la falta de certeza?

- En los países como Chile, el capital invierte en los lugares donde hay más certeza. Chile, en términos comparativos, sigue siendo un lugar con alta certeza para invertir. Pero no tenemos que minarla. Ése es el efecto largo plazo. El efecto corto plazo es que cuando un proyecto tiene mayor riesgo, se le asignan mayores precios. Yo creo que eso

no es sano. Y no es sano en general para todos: para los ciudadanos, porque si no tienen certeza no saben si se va a hacer la obra; para el Estado, porque se puede pagar más caro; y para el inversionista. Déjame ponerlo en un contexto general: Chile sigue siendo un buen país para invertir, pero estos desajustes hay que observarlos y ver cómo solucionarlos para adelante.

- ¿Esto también puede impactar en el empleo?

- En términos absolutamente matemáticos, si la obra se compensa con otra, no afecta al empleo. Si la obra se compensa con gasto corriente, sí afecta. Depende mucho de eso.

- ¿Qué opina de la Ley de Reconstrucción?

- Mucho se ha hablado de la parte más política, yo me pregunto si las necesarias medidas para el crecimiento económico deben hacerse afectando el déficit fiscal. Porque cuando afectas el déficit fiscal tienes problemas para la gente y económicos. Para la

“

Si tú tienes un ente autónomo que valida la planificación y la valida antes, al gobierno que viene le cuesta más echarla atrás. O al revés”.

gente, se presionan los beneficios sociales; si aumenta el déficit fiscal aumenta la tasa de interés; y cuando hay estrechez fiscal lo primero que baja es la inversión en infraestructura. Y en cuanto a lo económico a largo plazo, esto no se hace sostenible. Cuando cambie el ciclo político, si el déficit sigue existiendo, se va a proponer un aumento impuesto. O sea, las necesarias medidas para el crecimiento económico - que yo creo que en eso el gobierno tiene un punto: hay que tomar medidas para aumentar el crecimiento económico -, pero no deben hacerse a costa de aumentar el déficit fiscal que es el problema estructural que tiene el proyecto que presenta el gobierno. (...) Nosotros llevamos mucho tiempo en Chile diciendo que hay que hacer o crecimiento o agenda social. Al plantearlo así, se está optando por una versus la otra. Hay que hacer las dos. (...) Yo espero que esto se resuelva en la tramitación del proyecto.

VIVIENDA Y LOGÍSTICA

- ¿Cuáles son las necesidades más importantes de infraestructura en el país?

- En términos sociales, diría que la más importante es vivienda (...). En términos económicos, los temas que tienen que ver con logística, que son los problemas en los que hay que poner mayor ojo. Durante este gobierno se van a hacer las licitaciones de los puertos. Eso requiere decisión, mucho estudio, plantearlo de manera competitiva para que lleguen otros oferentes también, y que salga bien en lo posible.

- ¿Sólo el tema portuario?

- Los trenes también, la logística en su conjunto.

- Por otra parte, se ha hablado sobre la rebaja del valor de los peajes. ¿Es posible?

- El sistema de concesiones, para que funcione, requiere uno, que haya peajes; dos, que haya formas eficientes de pagar el peaje; y tres, que haya legitimidad. Las tres cosas. Si bajar los peajes en algunos lados ayuda a la legitimidad, puede ser una buena medida. Lo que no está bien es debilitar el sistema de cobro (...). La rebaja solo se puede hacer con compensaciones, y ésta es plazo.