

Opinión

Eficiencia del Estado

UNA RECIENTE noticia me hizo plantear una vez más la pregunta que sirve de título a esta columna: de acuerdo a la Contraloría, durante el gobierno anterior se gastaron US\$ 35 millones en la nueva Ficha de Protección Social (NFPS), sin implementarla. El mismo organismo indicó, asimismo, que no hubo antecedentes técnicos o estudios para respaldar la decisión de la actual administración de no seguir con el desarrollo de la NFPS. Es decir, US\$ 35 millones perdidos.

Esta situación podría gatillar una larga discusión sobre las responsabilidades relacionadas con el despilfarro de esos recursos y, por un lado, argumentarse que la iniciativa fue mal implementada o que, definitivamente, no servía; y por otro, que no existía ningún respaldo técnico bien documentado que fundamentara no continuar con el proyecto. En cualquier caso, desde mi perspectiva, no tiene ninguna explicación válida

que se dilapiden fondos públicos, más aún cuando la cifra es de varias decenas de millones de dólares.

Desafortunadamente, no son circunstancias aisladas. Poco tiempo atrás nos enteramos que el número de empleados del sector público creció en aproximadamente 90 mil personas, sin que tengamos a la vista razones convincentes acerca de la necesidad de elevar la dotación del Estado en esa magnitud. Lo mismo ocurrió con el mal denominado “mejor censo de la historia”, donde también se desperdició una cantidad relevante de recursos fiscales. O el histórico caso del Ministerio de Bienes Nacionales, cuyo valor agregado en nuestros tiempos es a lo menos discutible, pero sirve de comodín a las coaliciones gobernantes para

Abundan los ejemplos de derroche por parte del Estado. Por ello es muy válido que la sociedad exija del gobierno un esfuerzo serio para que maneje con más eficiencia los recursos.

Alvaro Clarke

Presidente de ICR
Chile y ex
Subsecretario de
Hacienda



repartir cargos a cuenta del presupuesto de la nación.

Lo agravante es que este derroche o gasto innecesario se da en el marco de una reforma tributaria cuyo objetivo es aumentar la recaudación fiscal en tres puntos del PIB para financiar la reforma educacional. En dicho contexto, es incomprensible que el Estado solicite mayores aportes del sector privado para solventar el mayor gasto en educación pero, a su vez, no se comprometa a ser más cuidadoso en la administración de estos recursos. Por lo

tanto, es totalmente válido que la sociedad exija un esfuerzo serio del gobierno para que maneje de forma más eficiente tanto los flujos que hoy día gestiona, como aquellos adicionales que recibirá

fruto de la reforma tributaria.

Las empresas que participan en mercados competitivos permanentemente buscan ahorrar costos, e innovar en procesos y productos, con el fin de ganar eficiencias para ser viables en el largo plazo. El Estado, por su carácter de monopolio en muchas de sus funciones, no está en un ambiente competitivo, de modo que deben ser los líderes políticos los obligados a impulsar la eficiencia en el sector público.

Hasta ahora, en ese sentido, ni los líderes ni el Estado han prometido algo, siendo de toda lógica que antes de solicitar más recursos a la sociedad, la ciudadanía reciba un compromiso explícito del gobierno de que esa mayor recaudación será administrada de manera rigurosa y eficiente.

Trenes y tranvías

UNA DE las máquinas más alucinantes de la Revolución Industrial, desterrada del territorio por la irrupción de otras opciones de transporte,

en su momento más rápidas, flexibles y económicas, hoy da señales de un regreso sin retroceso. Las soluciones de trenes de cercanía y tranvías, populares en la mayoría de las grandes ciudades del mundo, parecen ser una alternativa real de transporte de personas a nivel metropolitano, segura y limpia. Una infraestructura con capacidad para reestructurar y conducir el desarrollo del territorio de la misma manera como lo fue durante la Revolución Industrial.

Por una parte, el servicio de Metro-tren Santiago-Rancagua ve por primera vez con meridiana certidumbre que en el mediano plazo existirán trenes similares con destino a Melipilla y Batuco.

Asimismo, ya se encuentra en estudio la prefactibilidad del tren rápido Santiago-Valparaíso, hoy con tres alternativas de trazado. Con estos cuatro servicios de cercanía no sólo se estructura el territorio de la Región Metropolitana, sino se potencia la articulación de la Macro Región Santiago-Valparaíso, con competitividades nuevas hasta ahora no imaginadas.

En un territorio más local, los municipios de Las Condes, Vitacura y Lo Barnechea han convenido con el Ministerio de Transporte la implementación de un tranvía sobre la Troncal Apoquindo-Las Condes, con próximo servicio en 2018. Este tranvía tendrá la capacidad de transportar unos 7.500 pasajeros por hora en las horas de mayor demanda, lo que equivale a más de la mitad de la capacidad de transporte que tienen los buses que ahora transitan por la avenida Apoquindo.

Estos proyectos, a escala regional,

Estos proyectos, a escala regional, metropolitana, e intercomunal, son el comienzo de una línea de trabajo para la promoción de transporte sustentable.

Julio Poblete

Arquitecto



metropolitana, e intercomunal, son el comienzo de una línea de trabajo para la promoción de transporte sustentable, que releva la importancia estratégica de las infraestructuras, estaciones y fajas-vía, quizás hasta hoy subutilizadas o en desuso, que en futuro mediano podrán darle a la región, la metrópolis y los barrios, un respiro en calidad de vida, reducción de emisiones y modernidad.

Los proyectos de medios de transporte con trazados fijos, como trenes, metros y tranvías, y a diferencia de un bus, cuyo recorrido puede ser variado prácticamente sin restricción

en cualquier momento, obligan a un estudio aún más acucioso de dichos trazados, y del diseño y localización de estaciones, terminales, paraderos y en general de su inserción armónica en la ciudad y el territorio. Es

necesario, entonces, que estas notables iniciativas se desarrollen al más alto nivel, tal cual como se desarrolló el ferrocarril en Chile: La mejor ingeniería, la mejor arquitectura y el mejor espacio público.

Tantas veces hemos planteado aquí la obligación de hacer bien las cosas desde el principio y maximizar la rentabilidad social en un escenario aún demandante en los ámbitos sociales más esenciales como lo son la salud, la educación y la vivienda. Trenes y tranvías son grandes obras y magníficas noticias para la ciudad y sus habitantes, pero su buen diseño y correcta implementación son los que van a permitir que pasen a ser una postal exitosa y no lamento de un “elefante blanco”, deficiente y deficitario como lo es Transantiago.

ESPACIOABIERTO

Nuestro
Presidente Evo

Juan Ignacio Eyzaguirre

Ingeniero



ENTRE TANTA crítica, se debe reconocer a nuestros políticos el respeto por las relaciones internacionales como política de Estado. Las autoridades han sabido mantener la política exterior ajena a rencillas e intereses políticos locales. Pero también a nuestros gobernantes les ha faltado astucia para entender que otros gobiernos, entre ellos el de Evo

Morales, funcionan de otra manera.

Tal como ocurre en La Paz, los intereses domésticos han regido incontables episodios de política internacional. Por ejemplo, la imprudente invasión argentina a Las Malvinas no fue más que un esfuerzo desperado de general Galtieri por legitimar su poder. Más icónica aún, la escalada sin escrúpulos de la guerra de Vietnam el ‘65 se explica por el anhelo de Johnson de pasar sus reformas sociales, inviables si se retiraba o perdía la guerra.

En estos términos debemos entender el altísimo costo con Bolivia. La demanda en La Haya, si bien parece ser un pleito jurídico, está íntimamente asociada con los asuntos domésticos bolivianos.

Debemos recordar la trágica historia militar boliviana: fueron vencidos por cada vecino, perdiendo la mitad de su territorio. Esto no ayudó a crear un sentimiento patrio tan necesario para dar estabilidad a un pueblo fraccionado en múltiples naciones (con 36 lenguas oficiales además del castellano). Tan

difícil es gobernar Bolivia que cinco presidentes habitaron el Palacio Quemado en el lustro anterior a Evo.

Morales ha logrado mantener el poder, pero con tropiezos. El más importante, que casi lo bota, es justamente lo que dio origen al entuerto judicial en el que estamos metidos.

La arriesgada apuesta de Evo en La Haya tiene su origen en marzo de 2011, coincidente con la caída libre de su popularidad producto del famoso “Gasolinazo”. El alto apoyo que tenía Morales en 2010 se esfumó cuando anunció el término del enorme subsidio a los combustibles que mantenía los precios artificialmente bajos, pero desangraba al fisco boliviano. Una política realista y responsable, pero que quebró la estabilidad construida en torno a su figura. Las calles ardieron. En menos de una semana, Evo se retractó completamente, pero el caos ya estaba desatado y su popularidad en picada. La mejor salida fue desviar la atención y culpar a los chilenos de los infortunios bolivianos.

Desde entonces, Morales ha seguido instrumentalizando el conflicto con fines políticos domésticos. De hecho, no es coincidencia que la acusación de complot político contra el cónsul chileno suceda en medio de las protestas de Potosí.

Frente a todo esto queda la pregunta: ¿Qué debemos hacer con Morales?

Responder fuerte y claro: “Nos vemos en La Haya”, es justo lo que el Morales incendiario busca. Pero una respuesta débil deteriora nuestra posición diplomática y mediática.

La estrategia adecuada debe fortalecer la posición de Morales en Bolivia. Debe hacer innecesario el discurso incendiario y dar una salida honrosa al diálogo. Por esto, debemos tratar a Morales con el mayor respeto y consideración. Y, ante el Morales populista, bajar el perfil del asunto aludiendo a las buenas relaciones que hemos logrado en los mejores momentos. Así, tal como en casi todo en la vida, mostrarnos humildes y abiertos, en lugar de violentos y fuertes, es como más nos fortalecemos.