

Fondo de Infraestructura

# FINANCIAMIENTO PARA EL DESARROLLO

EL FONDO DE INFRAESTRUCTURA PROPUES TO POR EL CPI Y ANUNCIADO POR LA AUTORIDAD DE SERVICIOS PÚBLICOS EN EL INCENTIVO MÁS TRASCENDENTE PARA EL DESARROLLO DE LAS OBRAS PÚBLICAS EN EL PAÍS. SU ALCANCE SERÍA TAN GRANDE QUE SE MULTIPLICARÍA EN POCOS AÑOS LA INVERSIÓN EN MÁS DE CINCO VECES DE LO QUE SE HA HECHO EN CONDICIONES.

Por Jorge Velasco\_Retratos Vivi Peláez

**Tras el Consejo de Gabinete realizado el 10 de julio,** la Presidenta Michelle Bachelet planteó que se creará un fondo de inversión en infraestructura. La idea, novedosa, había sido planteada poco tiempo antes por la Cámara Chilena de la Construcción y luego por el Consejo de Políticas de Infraestructura (CPI), con el objetivo de ofrecer una visión de largo plazo para el desarrollo de obras de infraestructura productiva.

“Se trata de una estructura financiera que sea dueña, administre, realice concesiones, que apalanque recursos, que movilice a otras obras, e incluso ayude a financiar nuevas obras que requieran apoyo”, explica el ministro de Obras Públicas, Alberto Undurraga. El objetivo es que ayude a financiar grandes proyectos de infraestructura relevantes para el país. El titular del MOP ha asegurado que en septiembre -junto con Hacienda- le entregará a la Presidenta una propuesta concreta sobre este mecanismo, para que luego vaya al Congreso y esté eventualmente aprobado en la primera mitad de 2016.

La iniciativa surgió casi en conjunto con la formación del CPI. “La CChC hace tres años en una convención de infraestructura, decidió crear este Consejo. Dentro de

los primeros desafíos que hubo, fue empezar a cuestionarse qué iba a ser de los dineros una vez que las concesiones dejaran de pertenecer a los grupos concesionarios cuando terminara el plazo. Por otra parte, es importante destacar que este fondo de infraestructura es muy importante que no se confunda con el presupuesto nacional, sino que sea para crear nueva infraestructura”, señala Daniel Hurtado, presidente del CPI y past presidente de la Cámara Chilena de la Construcción.

El establecimiento de esta nueva estructura no sólo tiene que ver con que las obras públicas son un factor importante para activar la economía en momentos de crisis, sino que corresponde a una mirada a futuro para alcanzar un ingreso per cápita de US\$30.000. “La inversión en infraestructura mejora la productividad. Se gatillan diferentes sectores de la economía”, dice Carlos Piaggio, gerente de infraestructura de la CChC. El fondo, en definitiva, será un promotor del desarrollo del país.

## FUNCIONES DEL FONDO

La propuesta del CPI apunta a la creación de un fondo público, en el cual no participan otros actores. Por lo tanto, el fisco es el

dueño y los recursos apuntan a ayudar y fomentar el financiamiento sólo de servicios públicos de distintos ámbitos. El CPI señala que debe promover la inversión en infraestructura productiva, financiando obras que involucren un pago por su uso. Agrega que debe abocarse a iniciativas con evaluación social positiva, viabilidad económico-financiera y sostenibilidad ambiental, entre otros aspectos. Esto incluye áreas como concesiones, infraestructura del Metro o ferroviaria, energía, telecomunicaciones y agua, entre otras.

“Hoy día la licitación de concesiones requiere de dos cosas principales del Estado. Una garantía para hacer bancable el proyecto y algún subsidio cuando se requiere, porque los flujos no dan para pagar la concesión. Con este fondo, esto podría independizarse: tener su propio financiamiento en lo que serían los subsidios necesarios y ser la garantía para poder bancar los proyectos”, comenta Daniel Hurtado.

En resumen, el Fondo de Infraestructura otorgará diversos tipos de apoyo al financiamiento. El primero, detalla el consejero del CPI Álvaro González, corresponde a una asesoría a los estamentos públicos en relación a qué instrumentos financieros se pue-



Carlos Piaggio, gerente de Infraestructura CChC.



Daniel Hurtado, presidente CPI.



Álvaro González, consejero CPI.

**EN UN PERÍODO**  
de 30 años, se estima  
que podría levantar  
US\$30.000 millones  
como patrimonio,  
que podrían ser unos  
US\$150.000 millones en  
inversiones.

den utilizar para mejorar el perfil de riesgo de las iniciativas de inversión.

El segundo apoyo se refiere a garantías y aseguramiento. “Lo que hará es generar condiciones de acceso a los créditos”, señala Carlos Piaggio. Será, de alguna manera, un aval. “Éste es el centro neurálgico del fondo. Los proyectos que financiaría son público-privados. No son iniciativas que requieran de fondos públicos para ser ejecutados, sino que se debería ir al mercado de capitales (bancos, AFP, compañías de seguros) para levantar estos proyectos”, explica González.

Los recursos se destinarían a respaldar iniciativas de largo aliento, con vigencia de 30 ó 40 años. “Éstas requieren de un crédito de largo plazo, con muchos asuntos técnicos involucrados para que se recupere el capital. Lo que hace el fondo es entregar un paquete de garantías para solicitarlo”, señala González. Podría, por ejemplo, complementar el ingreso mínimo garantizado en una carretera concesionada como respaldo al solicitar financiamiento.

El sistema actual de postulación al financiamiento de proyectos públicos no está estandarizado. En consecuencia, no todos los proyectos de infraestructura acceden a los

instrumentos financieros. “Además, no hay una manera de evaluación estándar para este tipo de instrumentos. No son instrumentos de largo plazo, sino que son sector a sector, proyecto a proyecto y van cambiando. Después, sólo están acotados a lo que dice la ley y la idea es ampliar el abanico de instrumentos de garantía”, explica Álvaro González.

El tercer apoyo del fondo apuntaría a la posibilidad directa de otorgar créditos que se complementen con los préstamos del sistema financiero. “En conclusión, el fondo va a dar asesoría, un pool de garantías y financiamiento directo”, afirma el consejero del CPI.

De esta manera, se podría potenciar la ejecución más rápida de una mayor cantidad de proyectos de infraestructura. Se negociaría por paquetes y no caso a caso. El fondo tendría una metodología e instrumentos pre aprobados por ley para que los proyectos sean elegibles para ser apalancados. Además, contaría con un directorio que aprobaría las operaciones, un gobierno corporativo, auditores, clasificadores de riesgos y un comité asesor macroeconómico y de inversiones. Todos ellos deberían ser elegidos de tal manera que mantengan independencia del gobierno de turno y ten-

gan una mirada de largo plazo. Sin embargo, estos temas se están discutiendo y no hay definida una estructura.

## LOS RECURSOS

El objetivo principal del Fondo de Infraestructura es colocar recursos para apalancar proyectos. Para ello lo que se busca, más que emplear dinero en forma directa, es tomar los activos de las concesiones que se han ido desarrollando y colocarlos como patrimonio. "Toda la infraestructura que genera ingresos para el Estado, se puede capitalizar para conformar este fondo. La idea es que la infraestructura financie a la infraestructura", afirma Carlos Piaggio. Estos recursos corresponden, por ejemplo, a los de proyectos que ya fueron concesionados o que lo serán en el futuro: pagos por infraestructura pre existente en concesiones relicidadas o nuevas, e ingresos para el fisco de concesiones actuales (como el aeropuerto de Santiago).

¿De cuánto dispondría el fondo? En un período de 30 años, se estima que podría le-

vantar US\$30.000 millones como patrimonio, considerando iniciativas presentes y futuras. Álvaro González estima que estos recursos podrían apalancar, en una visión conservadora, unos US\$150.000 millones en quince años. El problema es que no existen iniciativas suficientes para ser levantadas por este monto y, por lo tanto, hay que establecerlas.

De todas formas, el golpe para la infraestructura sería espectacular. Desde que comenzaron las concesiones, se han invertido en ellas más de US\$20 mil millones, sin considerar obras de Metro, agua y ferrocarriles. A su vez, el presupuesto anual del MOP llega a los US\$2.500 millones al año. En consecuencia, el nuevo Fondo de Infraestructura corresponde a unos 10 años de presupuesto y podría multiplicar las inversiones concesionadas en al menos unas cinco veces, con beneficios tangibles como construir un tren rápido entre Santiago y Valparaíso, o concretar el plan de ampliación del Metro, con la construcción de 100 kilómetros de líneas en los próximos 10 años.

## EL OBJETIVO

principal del Fondo de Infraestructura es colocar recursos para apalancar proyectos. Para ello lo que se busca más que emplear dinero en forma directa es tomar los activos de las concesiones que se han ido desarrollando y colocarlos como patrimonio.

## REIMPAS, la solución al Sistema Constructivo

Nos apasiona lo que hacemos y dedicamos nuestros esfuerzos a investigar y desarrollar innovación y calidad en revestimientos, **sistema tipo EIFS**, pinturas impermeabilizantes y estucos acrílicos. Aportando a la aislación térmica y acústica. ¡GARANTIZADO!

Visítenos para conocer nuestras últimas novedades

### FERIA INTERNACIONAL DE LA CONSTRUCCIÓN CHILE 2015

STAND INTERIOR 430-EDP2 | STAND EXTERIOR 502-EHAD



21 AL 24  
OCTUBRE

ESPACIO RIESCO  
SANTIAGO

Más de 30 años de experiencia investigando y desarrollando soluciones definitivas y garantizadas para el sistema constructivo de todo el país.

- REVESTIMIENTOS
- IMPERMEABILIZANTES
- ASESORÍAS

Cerro San Cristóbal 9640-A, Quilicura | Tel. (56-2) 2747 1911 - (56-2) 2738 5958 | [www.reimpas.cl](http://www.reimpas.cl)