



## Una agenda ambiciosa

*El “Plan de Infraestructura, Desarrollo e Inclusión” anunciado recientemente por la Presidenta Bachelet y el Ministro de Obras Públicas es una buena noticia, y así ha sido acogido por la mayoría de los actores.*

La Presidenta anunció que habrá dos áreas de inversión. Una de ellas será el conjunto de proyectos regionales que se desarrollarán desde este año y hasta el 2021 por un monto de 18.000 millones de dólares, y que incluirá proyectos de conectividad, de construcción de grandes y pequeños embalses y de pavimentación de caminos rurales. La segunda área de inversiones será la de concesiones, que contempla una inversión total de 9.900 millones de dólares y que se ejecutarían entre 2014 y 2020. La Presidenta detalló que esta área incluye la mejora de infraestructura de caminos, así como inversiones en edificación pública y municipal.

Los proyectos ahí señalados no solo son importantes por lo que significan en sí mismos, sino porque coinciden con la necesidad macroeconómica de fortalecer la inversión pública y privada en un período de desaceleración económica. Sin un esfuerzo importante en inversión en infraestructura, dejaremos muchos recursos ociosos, dañaremos las perspectivas de crecimiento futuro y no mantendremos las tasas de generación de empleo, tan necesarias para asegurar mejores condiciones de vida para la mayor parte los habitantes del país. No hay nada más perjudicial para la equidad y el desarrollo, que el desempleo. Tanto es así, que el inventor de la macroeconomía, J. M. Keynes, decía que para mantener el



# Plan de Infraestructura, Desarrollo e Inclusión



empleo en una recesión si no había inversiones públicas que realizar, era incluso conveniente “hacer hoyos y taparlos”. Desde luego, es mucho más productivo acelerar los planes de inversión.

Ciertamente el gobierno ha presentado una agenda ambiciosa que compromete al Ministerio de Obras Públicas y por la cual será evaluada su gestión, dando continuidad a lo ya avanzado e iniciando una serie de proyectos nuevos que sin duda el país necesita, algunos con urgencia. Según el Gobierno, elevaría en un punto porcentual del PIB la inversión en infraestructura, llevándola a 3,5% del PIB anual.

Estos anuncios en infraestructura se suman a otros formulados por diversas instituciones del Estado con responsabilidades en este campo. El presidente de EFE ha propuesto un Plan de Inversiones de más de 1.000 millones de dólares, con la finalidad de fortalecer los trenes suburbanos y los servicios de carga; se sigue adelante con la construcción de dos nuevas líneas de METRO; el Ministro de Transportes ha comprometido un esfuerzo importante de inversión en infraestructura para dotar al TRANSANTIAGO de 300 km de vías exclusivas y de los paraderos que se requieren para avanzar hacia la calidad de servicio que se prometió al momento de su lanzamiento; la misma repartición debería despejar pronto la duda del emplazamiento del megapuerto que

el país necesita y que se ha discutido desde hace por lo menos 10 años. A su vez, desde el Ministerio de Vivienda y Urbanismo se dan señales de que se avanzará en dotar a las ciudades de mejor equipamiento y espacios públicos, contribuyendo así a contrarrestar la segregación de calidad que impera en ellas. Finalmente, se sigue con mucha expectativa, los anuncios de la Ministra de Salud respecto del emplazamiento y los llamados a licitación de los 20 hospitales que el gobierno ha comprometido entregar a la ciudadanía antes del término de su mandato. El conjunto de estas medidas constituyen un esfuerzo de organización, ejecución y financiamiento muy importante. Por lo tanto, no caben dudas que deberán concurrir tanto el sector público como el sector privado. La optimización de este esfuerzo, requiere de una adecuada coordinación entre las instituciones involucradas para lograr una debida articulación que potencie lo que de otra manera podrían llegar a ser proyectos aislados. Es así como para avanzar en el desarrollo ambicioso de los nuevos pasos fronterizos en forma de túnel, será necesario vincularlos con las propuestas en materia de ferrocarriles, carreteras, puertos y megapuerto (la cadena logística) y las consecuencias para las ciudades afectadas.

Hoy no existe en el país una instancia coordinadora de las decisiones de inversión, con una mirada de largo



*Los proyectos anunciados no solo son importantes por lo que significan en sí mismos, sino porque coinciden con la necesidad macroeconómica de fortalecer la inversión pública y privada en un período de desaceleración económica*

plazo. La transformación del Ministerio de Planificación, en Ministerio de Desarrollo Social, fue el último paso en dismantelar la institucionalidad que se ocupaba de proveer una visión de largo plazo, y de aglutinar los esfuerzos públicos y privados en pos de ciertos objetivos nacionales. Los grandes cambios estructurales que permitieron que históricamente Chile avanzara hasta donde hemos llegado, han tenido una instancia de coordinación. Durante más de 70 años, hasta 1990, esta función la cumplieron CORFO o MIDEPLAN.

Dada la envergadura de los compromisos adquiridos por el gobierno, y la diversidad de entidades que han adquirido responsabilidades en su ejecución, es hora de comenzar a pensar en cómo diseñar una nueva instancia que coordine operativamente las diferentes iniciativas, y optimice los resultados del esfuerzo que se realizará en los próximos años.



## CPI entrevista al Subsecretario de Transportes, Cristián Bowen: Megapuerto en la zona central

Este tema comenzó a ser estudiado en el gobierno pasado, ¿en qué punto estamos hoy?

Efectivamente el Ministerio de Transportes lleva un tiempo estudiando este tema y si bien en el Gobierno anterior no se tomaron decisiones definitivas, la Presidenta Bachelet en su cuenta pública del 21 de Mayo, anunció que se acelerarán los estudios técnicos para concretar el proyecto del Puerto de Gran Escala. De hecho, su concreción se incorporó en la Agenda de Productividad, Innovación y Crecimiento.

### ¿Por qué la zona central?

Reconozcamos que la decisión es compleja, pues hay que considerar las condiciones marítimas de cada bahía, las características de conectividad vial y ferroviaria, los impactos del proyecto en términos ambientales y de comunidades locales. Pero los estudios realizados nos hablan de esa ubicación como la más eficiente, sumando todos los factores mencionados.

### ¿Cómo se conjuga la realidad de un Megapuerto con la calidad de vida de los habitantes de la zona de emplazamiento?

Yo creo que hoy debemos asumir que el mundo está cambiando y que la calidad de vida de las personas es una consideración prioritaria a la hora de desarrollar un proyecto de infraestructura. La gente exige cada vez más una nueva manera de hacer las cosas y el Puerto de Gran Escala no es la excepción.

En este tema, y en todas las políticas públicas, el desafío será involucrar a las ciudades y sus comunidades desde etapas tempranas de modo de prever y resolver los posibles impactos negativos. El estándar del trabajo a realizar también debe ser mucho mayor al que estábamos acostumbrados, esto impactará evidentemente en los costos de los proyectos, pero aún cuando los costos sean mayores debemos mejorar la calidad de vida de las personas. Éste no será un proyecto a puertas cerradas, habrá diálogo, análisis y búsqueda de acuerdos. El Puerto a Gran Escala debe ser una buena noticia para la ciudad en la que se emplace, ese es nuestro compromiso y desafío.



Subsecretario de Transportes,  
Cristián Bowen



# Tercer Diálogo



## Tercer Diálogo Consejo de Políticas de Infraestructura: Concesiones

El Tercer Diálogo del Consejo de Políticas de Infraestructura se centró en los desafíos del sistema de Concesiones que, si bien en la década de los 90 fue uno de los motores que impulsó la inversión en Chile, ha perdido importancia relativa en los últimos años. Esto podría cambiar con el plan de inversiones reseñado en la nota central.

El expositor principal en esta ocasión fue el Coordinador de Concesiones, del Ministerio de Obras Públicas, Eric Martín, quien explicó los criterios que se desean enfatizar por parte del Ministerio a la hora de reimpulsar el sistema.

El primero de ellos es la idea de "quien usa paga", como una forma de hacer que los directamente beneficiados sean los que sufraguen el costo del proyecto. De esta forma quedarían recursos públicos disponibles para redistribuir hacia proyectos de impacto social en áreas menos atractivas para los inversionistas privados. El segundo criterio es, buscar un equilibrio regional de las inversiones con una vinculación hacia los encadenamientos productivos. Ello permitirá acometer inversiones considerando el aporte en calidad de vida y los encadenamientos que podrán facilitarse con la realización de ciertas obras. Un tercer criterio es

incorporar con mayor peso la variable "calidad del servicio" en los contratos de concesiones. Esto tendría dos ventajas. Por una parte, permite medir lo que realmente le interesa al usuario: la prestación del servicio y no las técnicas empleadas en la construcción y, por otra, permite ir adecuando los contratos para cumplir con ciertos estándares de servicio, tales como tiempo, congestión u otros.

Asimismo, Martín mencionó la necesidad de revalorizar las concesiones en sí, como un sistema que tanto aportó al desarrollo del país en la década de los 90 y principios de los años 2000. De hecho este es un sistema que hoy está viviendo un fuerte impulso en países como Perú, Colombia y México, donde las enormes oportunidades de inversión disponibles dificultan al país captar inversionistas internacionales.

Los participantes analizaron los desafíos mencionados, coincidiendo en la necesidad de dar renovada vida a este sistema, especialmente a la luz de las metas que se ha planteado el país en cuanto a aumentar su crecimiento económico y, simultáneamente, acometer un conjunto de reformas fundamentales que requerirán de importantes recursos fiscales. Esas exigencias dejarían poco margen

para financiar grandes carteras de inversión en infraestructura usando exclusivamente los recursos del Estado.

Otro elemento que se sumó a la reflexión de los participantes fue el "factor ciudadano". Esto es, el empoderamiento de las comunidades y de los diversos grupos de interés a la hora de decidir qué obras se emprenden, en qué lugares y con qué grado de impacto social y ambiental. A diferencia de los años 90, en que se construyeron grandes obras de infraestructura prácticamente sin consultar a las comunidades involucradas o afectadas, hoy el tema de la "participación y consulta ciudadana" se encuentra instalado y es determinante a la hora de definir la realización de cualquier proyecto de infraestructura y, en general, cualquier gran proyecto de inversión. Es necesario, fue la unánime opinión, que las inversiones y proyectos que se planifiquen consideren las consultas ciudadanas desde antes de finalizar el diseño de los proyectos, para darle legitimidad a las decisiones que se adopten y de esa manera lograr una mejor y más eficiente realización de los mismos.