



Autopista Central en Santiago.

Anuncios en infraestructura

EXPANDIENDO LAS FRONTERAS DE LO POSIBLE

EN SU ÚLTIMA CUENTA PÚBLICA, EL PRESIDENTE SEBASTIÁN PIÑERA ANUNCIÓ UN PLAN DE INVERSIÓN POR US\$ 20.000 MILLONES PARA EL PERIODO 2018-2022, CON EL CUAL BUSCA REACTIVAR LA ECONOMÍA, AUMENTAR EL EMPLEO, LA PRODUCTIVIDAD Y LOS ESTÁNDARES DE CALIDAD DE VIDA. A ÉL SE SUMAN OTRAS INICIATIVAS PARA ACELERAR LA EJECUCIÓN DE OBRAS DE INFRAESTRUCTURA. ¿CUÁL DEBIERA SER SU IMPACTO REAL?

Por Mónica Neumann y Ximena Greene_Fotos Vivi Peláez.

Por cada 10% que crece la inversión en infraestructura en Chile en forma sostenida en el tiempo, el PIB aumenta un 1,1% anual. Así de claro. Así de tajante. El mensaje es indiscutible: la infraestructura es un motor que, más allá de su contribución directa al producto interno bruto, amplía las fronteras de la economía y es una plataforma vital para el desarrollo del país.

Sin embargo, para el economista de la Universidad de Chile y consultor del Consejo de Políticas de Infraestructura (CPI), Luis Eduardo Escobar, en Chile existen dos visiones sobre el papel de la inversión en infraestructura: una arriesgada y otra más conservadora.

En los últimos años, señala, el país ha adoptado una visión más sobria y reacia a desarrollar proyectos que “expandan la frontera de lo posible”, pero advierte que también hay otros que tienen una manera diferente de mirar las cosas. Una en especial le recuerda al economista inglés John Keynes. “La única manera de salir de los ciclos económicos a la baja es aumentando la demanda y al que le es más fácil hacerlo es al gobierno de turno”, señala Escobar citando a este economista británico. Según el inglés, una de las cosas más útiles que puede hacer un gobierno es invertir en infraestructura.

“Si no hay proyectos, no importa que mandemos a la gente a hacer hoyos y a taparlos. Eso genera ingresos y reimpulsa la economía”, afirmaba.

Una visión similar presentó el Presidente Sebastián Piñera en su última cuenta pública a principios de junio pasado. En ella señalaba que el Ejecutivo pondrá énfasis en materia económica a través de un plan de infraestructura por US\$ 20.000 millones para implementarse en el periodo 2018-2022, un consolidado de iniciativas que contiene nuevos servicios de trenes, puertos, carreteras y transporte público (ver recuadro).

Además, el plan incluiría unos US\$ 12.000 millones en concesiones. “Volver a esa cifra en cinco años es hacerlo a lo que fue el mejor momento de las concesiones en 2004, que era 1,2% del PIB. Hoy día es 0,1%”, apunta Escobar.

Lo que el gobierno busca, dicen los expertos, es impulsar la actividad económica, tanto al empleo como a la inversión, y continuar combatiendo la desaceleración que comenzó a fines de 2018. “Es difícil de cuantificar el impacto de esto ahora, pero va a generar un aumento en el crecimiento después de que la inversión se empiece a gatillar. Lo relevante es que entrega un proceso de inversión sostenida. Es un des-

pegar más rápido para que podamos llegar a mejores niveles de crecimiento”, dice el gerente de Infraestructura de la CChC, Carlos Piaggio.

Eduardo Escobar va más allá. “El gobierno, de alguna manera, está empezando a chocar contra la realidad estructural de la economía chilena. Lo cíclico está muy bien, pero hay que hacerse cargo del problema estructural. Necesitamos mejores carreteras, puertos, aeropuertos y transporte público en las ciudades. Siempre se habla de que la productividad está estancada, pero para que esta se materialice hay que hacer mejor las cosas y para ello se necesita una base que funcione mejor. Esa es la infraestructura”, explica.

Sin embargo, para este economista, el Ejecutivo no tiene muchas palancas de corto plazo que se puedan usar con el objetivo de impulsar la economía. “En estos momentos, por motivos internos y externos, los empresarios están a la espera de que se resuelvan los problemas antes de tomar decisiones de inversión. Pero, al mismo tiempo, no existen los proyectos necesarios disponibles para poder ejecutar un programa de infraestructura relativamente rápido. Hay un esfuerzo de creación en los proyectos que es necesario tener resuelto para poder partir”, advierte.

Frente a esta situación, el gerente de Estudios de la CChC, Javier Hurtado, releva el potencial del Fondo de Infraestructura como instrumento para dinamizar la inversión. “Uno de los objetivos por los cuales se creó es para apalancar inversiones, pero otro es el de generar un espacio que tenga un portafolio de proyectos atractivos ya estudiados”, señala. Esto, comenta, se debe al déficit que tiene Chile en esta materia: no existe una carpeta de proyectos con todo su papeleo listo. “Cuando los ministros llegan a su cargo se encuentran con que hay muchas necesidades, pero sin demasiadas alternativas de proyectos estudiados que puedan llamar a construcción o a licitación. Entonces, para empezar a echar a andar la máquina hay que cumplir con muchas etapas previas, lo que atrasa enormemente los proyectos”, señala.

AGILIZAR PROCESOS

Carlos Piaggio ve con optimismo el anuncio presidencial, pero cree que acelerar el plan de inversiones con el fin de reactivar la economía no es el único trabajo que tiene el Ejecutivo. “Sostener una inversión de alrededor de US\$ 5 mil millones al año requiere un esfuerzo de gestión importante, no solo en recursos humanos sino también en la modernización de ciertos aparatos administrativos”, afirma.



Carlos Piaggio, gerente de Infraestructura de la CChC.

Precisamente, para mejorar la coordinación y así agilizar procesos, el año pasado se formó la Oficina de Gestión de Proyectos Sustentables (GPS) y la Oficina de Productividad y Emprendimiento Nacional (OPEN), y se envió el proyecto de Ley Misceláneo de Productividad y Emprendimiento, en el marco de la Agenda de Productividad del gobierno.

“Se han generado algunos grupos de trabajo para agilizar proyectos y ver qué cambios de normativa hay que hacer. Es un tema en el que hay que meterse a fondo y modernizar varias instituciones a efectos de desburocratizar toda la cadena de desarrollo”, dice al respecto Javier Hurtado.

Algunos hablan de aceptar la máquina interna de la institucionalidad, otros de estructurar nuevos modelos de negocios o incluso de que falta mayor voluntad política. Pero lo cierto es que cerca de 200 proyectos de infraestructura se encuentran paralizados por distintos motivos y que comprometen montos que podrían alcanzar hasta US\$ 65.000 millones.

“Hay que agilizar procesos de aprobación de estudios, de diseño, de pagos, de liquidación de contratos. Se deben reducir las barreras, acelerar los procesos de evaluación ambiental, acelerar los procedimientos de consulta y tratar de hacerlos vinculantes”, apunta Carlos Piaggio.



Javier Hurtado, gerente de Estudios de la CChC.

TELECOMUNICACIONES PARA UN CHILE INTEGRADO

“La digitalización llega para mejorar la calidad de vida, aportar al crecimiento del país y lograr mayor igualdad”, afirma Thierry De Saint Pierre, presidente de la Asociación Chilena de Empresas de Tecnologías de Información (ACTI).

Por eso, la Subsecretaría de Telecomunicaciones (SUBTEL) trabaja en el programa Matriz Digital. Uno de sus objetivos es generar una fuerte inversión en infraestructura, con el fin de abordar temas como el despliegue del 5G como herramienta de desarrollo para la digitalización y el progreso de la instalación de la Fibra Óptica Nacional y de la Fibra Óptica Austral, que une Puerto Montt con Puerto Williams, integrando a la Región de Aysén y a la Región de Magallanes a la cultura digital.

Al mismo tiempo, el gobierno busca continuar con las gestiones para llevar a cabo la puerta digital Asia-Sudamérica, que corresponde a las obras de desarrollo de un cable óptico submarino que va a permitir unir a Chile con Asia, completando así la conexión digital del país con el mundo entero. “El plan es que, a través de este cable de fibra óptica, Chile se convierta en un hub digital continental que permita conectar y dar servicios al resto de los países atlánticos como Argentina, Brasil y Uruguay. No es menor el hecho de que hablemos de 22 mil kilómetros de fibra y una inversión de US\$ 600 millones”, comenta De Saint Pierre.

La implementación de Matriz Digital no solo permitiría aumentar el volumen de datos transferidos, la cantidad de redes de Wifi gratuito en zonas rurales y un mejor acceso a Internet, sino también obtener menores costos por el servicio. Son aspectos que cobran relevancia, debido a que, según estadísticas de la SUBTEL, las conexiones de banda ancha fija y los accesos 4G ya sumaban un total de 18,8 millones de suscripciones a marzo de 2019. Es una cifra que representa un aumento de 21,3% con respecto al año anterior.

“SIEMPRE SE habla de que la productividad está estancada, pero para que esta se materialice hay que hacer mejor las cosas y para ello se necesita una base que funcione mejor. Esa es la infraestructura”, dice el economista Luis Eduardo Escobar.



Luis Eduardo Escobar, consultor del CPI.

FAST TRACK

En este contexto, los ministerios de Hacienda y de Obras Públicas dieron a conocer en junio la Agenda de Aceleración Económica, desde la cual buscan dar un fuerte empujón a un conjunto de obras de infraestructura para impulsar adicionalmente el PIB. Para ello, Felipe Larraín y el exministro de Obras Públicas, Juan Andrés Fontaine, anticiparon la puesta en marcha o licitación de proyectos de inversión por US\$ 1.382 millones, incorporando una combinación de concesiones y obras públicas de licitación directa.

Las obras se costearían adelantando gastos y reasignando presupuestos. “Esta aceleración tiene algunos recursos que están destinados a materializarla y lo que se hace en cuanto a la inversión propiamente tal es adelantar la ejecución. La actividad que estaba prevista se hace en forma más temprana”, explica el gerente de Infraestructura de la CChC.

En concreto, las cinco medidas que se implementarán tienen que ver, en primer lugar, con la agilización de los procesos necesarios para la aprobación de proyectos de inversión en infraestructura pública. Luego, considerando que los inicios de año son relativamente lentos en materia de ejecución de estos, ambas carteras ministeriales adelantarán para el segundo semestre de este año la identificación de proyectos para 2020, con el fin de acelerar el inicio de las inversiones en los primeros meses del próximo año.

En tercer lugar, en la agenda de aceleración está la inyección de recursos adicionales por US\$ 388 millones para proyectos de obras públicas como pavimentos básicos, puentes menores, mejoramiento y conservación de aeropuertos, programas de agua potable rural, obras portuarias e hidráulicas.

Por otro lado, se impulsará la aceleración de concesiones que cuentan con convenios complementarios de rápido inicio de ejecución, por un total de US\$ 657 millones en 2019-2020. Según el documento emitido, en este total se incluyen, por ejemplo, obras de mejoramiento de la capacidad vial, incluyendo autopistas urbanas, implementación de peajes free flow, ampliación de capacidad (terceras pistas) y obras complementarias como pasarelas, mejoramiento de enlaces, calles de servicio y otros. Junto con ello se destinarán recursos para el fortalecimiento de los equipos técnicos del MOP, con el fin de favorecer y acelerar los procesos de inversión, especialmente concesiones.

Por último, se emplearán US\$ 300 millones para acelerar la construcción de 12 hospitales públicos, entre los que se encuentran el de Curicó, el Sótero del Río, el Hospital de Melipilla, el de Alto Hospicio, el Gustavo Frické y el Biprovincial Quillota-Petorca, entre otros. Con estas medidas, explica Carlos Piaggio, se podría aumentar el presupuesto ejecutado por el MOP. Si en 2018 esta cifra fue de US\$ 3.600 millones, el objetivo para

CHILE CONECTADO, CHILE PRODUCTIVO

El tránsito vehicular en las autopistas ha crecido a un ritmo de 10% en promedio por año. Así lo informó el Presidente Piñera cuando anunció el plan “Acercando a los chilenos: Autopistas y caminos” en su cuenta pública de junio pasado. El proyecto, que contempla mejoras en infraestructura vial por \$ 6 billones en licitaciones y relicitaciones de carreteras y autopistas en el periodo 2019-2023, busca mejorar la conectividad.

Una buena conectividad no solo produce acercamientos o conexiones desde el punto de vista laboral o de servicios, sino que también permite abaratar costos y crear condiciones favorables para aumentar la competitividad.

“Chile es un país que está en un extremo del planeta. El tener una buena cadena logística optimiza el comercio internacional, la relación con otros países, la economía interna y un aumento de la productividad. Eso impacta directamente en el crecimiento del producto interno bruto. La inversión en conectividad es tan vital, porque es lo que puede llegar a hacer crecer a un país”, explica Carlos Piaggio, gerente de Infraestructura de la CChC.

2019 apunta a US\$ 4.500 millones.

De acuerdo con Luis Eduardo Escobar, este fast track es el camino correcto para el reimpulso de la economía. “Invertir US\$ 1.400 millones es bastante. Es el 0,5% del PIB, que es lo que aumentó la inversión en el año 2009, cuando hubo una gran recesión, y lo que se empleó en 2015, cuando el gobierno de la Presidenta Bachelet trató de hacer algo para reimpulsar la economía. Las dos veces, el aumento de la inversión en infraestructura de uso público fue de 0,5% del PIB del respectivo año. Por eso, esto es equivalente a lo que se ha hecho anteriormente. Entonces, ¿el gobierno está haciendo lo que la ‘ciencia’ recomienda? Sí. ¿Es de una magnitud relativamente importante? Sí, pero depende de si efectivamente puede poner en marcha todos estos proyectos rápido. Y eso está por verse”, concluye el economista.

PRINCIPALES HITOS DE LA CUENTA PÚBLICA 2019



OBRAS PARA CHILE

El Plan Nacional de Infraestructura propone una red integrada de carreteras, puentes y aeropuertos y una ambiciosa cartera de proyectos estratégicos. Este programa de infraestructura contempla inversiones por US\$ 4 mil millones este año y US\$ 20 mil millones para el cuatrienio 2018-2022, así como 6 billones de pesos en licitaciones y relicitaciones de carreteras y autopistas en el periodo 2019-2023.

Algunos de los programas que incluye son:

- Grandes obras como el puente sobre el Canal de Chacao, la autopista Américo Vespucio Oriente, los hospitales Félix Bulnes, Salvador, Cauquenes, Constitución, Parral, San Bernardo, Nacimiento, Coronel y Lota; estadios y obras de restauración patrimonial.
- La construcción de 17 mil kilómetros de rutas, considerando 10 mil kilómetros de caminos básicos y cuatro mil kilómetros de caminos en comunidades indígenas. También incorpora terceras vías en las rutas de alta congestión, como la Ruta 5 Sur hasta Rancagua, la Ruta 78 hasta Talagante y la Ruta 68 hasta el enlace Pudahuel.
- La construcción de la Carretera de la Fruta, la carretera Talca-Chillán y la

ampliación de la Carretera Austral, que permitirá conectar las regiones de Aysén y Magallanes.

- La implementación del Plan Chile sin Barreras, que permite eliminar los peajes físicos.
- El fortalecimiento de la red de infraestructura aeroportuaria con la modernización y ampliación de aeropuertos como Arturo Merino Benítez en Santiago, La Florida en La Serena, Torquemada en Viña del Mar y los aeropuertos de Pucón en La Araucanía, Pichoi en Valdivia, Carriel Sur en Concepción, Balmaceda en Aysén y Carlos Ibáñez del Campo en Punta Arenas, entre otros.

Telecomunicaciones

El programa Matriz Digital busca propiciar un entorno regulatorio eficaz para atraer mayor inversión y despliegue de infraestructura en telecomunicaciones. Para ello se contempla:

- La implementación de la Fibra Óptica Austral que une Puerto Montt con Puerto Williams, integrando las regiones de Aysén y Magallanes.
- Avances en la Fibra Óptica Nacional, que creará una carretera digital de más de 10 mil kilómetros desde Arica

hasta Magallanes, conectando a todo Chile. Se agrega el Cable Óptico Submarino, que unirá Chile con Asia.

- Avances para la pronta implementación de la tecnología 5G.

Transporte Tercer Milenio

El objetivo del gobierno es impulsar la modernización del sistema de transporte público, mediante las siguientes medidas:

- Duplicar la red del Metro en la Región Metropolitana, pasando de 150 a casi 300 kilómetros, a través de la recientemente inaugurada Línea 3, las nuevas Líneas 7, 8, 9 y 10, y las extensiones de las Líneas 2 a San Bernardo, 3 a Quilicura, 4 a Bajos de Mena, 6 a Isidora Goyenechea y el tren al aeropuerto Arturo Merino Benítez.
- Impulso a los trenes suburbanos Santiago-Nos y Santiago-Rancagua, ya en funcionamiento, el Santiago-Mallico-Melipilla, recientemente anunciado, y el Santiago-Batuco-Til Til, en proceso de evaluación ambiental.
- Avances en la extensión de la red Merval hasta La Calera y la Red Biotren hasta Lota.
- Recuperación del tren Santiago-Chillán, con estaciones en Rancagua, Curicó, Talca y San Fernando.
- Estudio de trenes de cercanía en varias capitales regionales y modernización de la flota.
- Avances en la licitación del Puerto de Gran Escala de San Antonio y la ampliación del Puerto de Valparaíso.
- Puesta en marcha del Proyecto Red Metropolitana en Santiago para modernizar la flota de buses y avanzar hacia la electromovilidad, medida que se replicará en todas las regiones.

Chile potencia agroalimentaria

En materia de agua, el gobierno priorizó la construcción de 26 nuevos embalses, como los de Valle Hermoso en Coquimbo y Chironta en Arica.

Además, inició las obras de Punilla en Ñuble y Las Palmas en Valparaíso, que ampliarán los programas para recargar acuíferos naturales, con lo que se podrán duplicar las hectáreas regadas.