

Infraestructura para el Desarrollo Sostenible (IDS)

CON VISIÓN ESTRATÉGICA

EL INFORME INFRAESTRUCTURA PARA EL DESARROLLO SOSTENIBLE (IDS), ELABORADO POR LA CChC, ESTABLECE QUE LA INVERSIÓN EN INFRAESTRUCTURA EN CHILE PARA EL PERÍODO 2022-2031 DEBIERA SER DE US\$ 177.019 MILLONES EN 12 SECTORES DIFERENTES. MÁS ALLÁ DE LAS CIFRAS, EL ESTUDIO RESALTA LA NECESIDAD DE POTENCIAR LA ALIANZA PÚBLICO-PRIVADA, EN UN MARCO DE CERTEZAS JURÍDICAS QUE GENEREN MÁS Y MEJORES PROYECTOS PARA RESPONDER A LAS NECESIDADES ESTRATÉGICAS QUE REQUIERE EL PAÍS EN EL PRÓXIMO DECENIO.

Por Ximena Greene_Fotos Vivi Peláez.

2021 fue un año lleno de resultados positivos para la economía chilena, con un crecimiento de 11,7%, el más alto desde que existen registros. Si bien esto permitió recuperar la contracción de un 6% del Producto Interno Bruto (PIB) que sufrió el país en 2020, debido a la crisis del Coronavirus, el escenario para 2022 no es tan alentador.

De acuerdo al documento “Momento económico nacional e internacional”, firmado por el ex ministro de Hacienda Rodrigo Valdés y publicado en enero en la revista digital Puntos de Referencia del Centro de Estudios Públicos, las últimas estimaciones del Banco Central apuntan a que la economía chilena crecerá a una tasa entre 1,5% y 2,5% durante este año. “Un escenario externo más negativo –señala el documento– o mayores incertidumbres producto de la implementación del programa del gobierno entrante o de los resultados del proceso constituyente, acentuaría dicha desaceleración. Con todo, no es descartable creci-

mientos negativos algunos meses e incluso una recesión técnica”.

Ante esta situación, tanto la inversión pública como privada en infraestructura asoman como impulsores contracíclicos del devenir económico y como herramientas para atenuar o revertir esta caída. En este sentido, el documento Infraestructura para el Desarrollo Sostenible 2022 (ex ICD), elaborado por la CChC, entrega un acabado análisis de las necesidades del país en materia de infraestructura y de cómo subsanarlas.

Este estudio es una contribución que realiza el gremio hace casi 20 años a la discusión de políticas públicas en materia infraestructura, analiza las necesidades del país en 12 áreas estratégicas para el próximo decenio y establece un estado deseado para cada sector, con el propósito de determinar las brechas que deben ser cerradas, las inversiones necesarias para ello y, al mismo tiempo, alcanzar mayores índices de crecimiento a través de una mayor productividad.

Para ello, el informe se centra en dos ideas fundamentales. Por una parte, en la importancia de identificar las necesidades de infraestructura y así reconocer aquellas áreas deficitarias o claves para destrabar los frenos que limitan la eficiencia en la actividad productiva y, por otra, contar con una mirada de futuro que permita identificar tanto la trayectoria como la cuantificación de las inversiones requeridas en el decenio, de forma tal que se logre incrementar el crecimiento potencial de la economía. Con este fin, se elaboró un escenario futuro a través de indicadores y estándares objetivos y trazables en el tiempo, para así establecer una visión de desarrollo que permita guiar las inversiones sectoriales a través de planes estratégicos que sean viables en el decenio.

INVERSIÓN URBANA

En esta nueva versión del informe, realizada en un trabajo conjunto de consultores externos y la Gerencia de Estudios de la



Vialidad urbana e interurbana acapara un 47.41% del déficit total en infraestructura.

En hospitales se requiere de una inversión de US\$ 11.986.



CChC, bajo la supervisión de la Comisión de Infraestructura del gremio, se establece que la inversión en infraestructura en Chile para el período 2022-2031 debiera ser de US\$ 177.019 millones en 12 sectores diferentes, concentrándose mayormente en vialidad urbana e interurbana, que acapara un 47.41% del déficit total, seguido por Telecomunicaciones con 15,7%, Educación con 8,5% y, en quinto lugar, la Infraestructura Hospitalaria con un 6,8%.

Al analizar estas cifras y ver dónde están los mayores requerimientos de inversión, el gerente de Estudios de la CChC, Javier Hurtado, señala que cerca del 70% se ubica en zonas urbanas, que es donde vive el 90% de la población del país. “Más allá de la vialidad urbana e interurbana, detectamos que gran parte de la inversión se centra también en hospitales, educación, telecomunicaciones, recursos hídricos y energía, todos sectores sumamente importantes para el desarrollo de la vida en la ciudad”, señala.

Al respecto, Carlos Zeppelin, ex presi-

dente del Comité de Infraestructura Pública de la CChC y hoy vicepresidente gremial, comenta que, debido a que el 70% total de la inversión requerida para el período se concentra en áreas urbanas, ellas van en la dirección de mejorar la calidad de vida de las personas. Sin embargo, de mantenerse la tendencia proyectada de crecimiento, será difícil cerrar la brecha en un plazo de 10 años, afectando directamente a las personas que precisan de dichos servicios para su desarrollo.

“Es evidente la necesidad de reactivar la inversión en infraestructura, y para ello es fundamental la participación privada, ya sea de manera directa o a través del mecanismo de asociación público-privada, con el fin de impulsar y ejecutar más proyectos necesarios para el país”, destaca Zeppelin. En este sentido, dice el documento de la CChC, “el sistema de concesiones en la construcción de infraestructura, surge como una potencial solución para posibilitar y/o acelerar la cobertura de los requerimientos actuales”.

ALIANZA PÚBLICO-PRIVADA

Según las cifras entregadas por Javier Hurtado y Carlos Zeppelin, casi un 40% de la infraestructura del país debe ser provista por el sector público, el 33% por el privado y un 27% debe ser entregado en un trabajo colaborativo entre ambos. En este contexto, el gerente de Estudios de la CChC explica que, con cifras de crecimiento proyectadas cercanas al 3% para los próximos años, es imposible que el Estado pueda ejecutar más infraestructura de la que tiene en carpeta, por lo que es fundamental fortalecer los mecanismos de asociación público-privada para acortar las brechas previstas.

“Si queremos que el país crezca y que la infraestructura pública lo haga al ritmo de la economía, se mantenga en ciertos estándares de operatividad y no presente un déficit importante, tenemos que potenciar las alianzas público-privadas y la búsqueda de nuevos y mejores métodos de ejecución, más rápidos y más eficientes para poder levantar los US\$ 100.000 millones que el Estado no tiene cómo alcanzar”, señala.

LA INVERSIÓN PÚBLICA COMO

privada en infraestructura asoman como impulsores contracíclicos del devenir económico. En este sentido, el documento Infraestructura para el Desarrollo Sostenible, elaborado por la CChC, entrega un acabado análisis de las necesidades del país en materia de infraestructura y de cómo subsanarlas.

“ES EVIDENTE LA NECESIDAD DE

reactivar la inversión en infraestructura, y para ello es fundamental la participación privada, ya sea de manera directa o a través del mecanismo de asociación público-privada, con el fin de impulsar y ejecutar más proyectos necesarios para el país”, destaca Carlos Zeppelin.

Al respecto, Vivian Modak, directora de la CChC en representación del Comité de Concesiones, explica que uno de los modelos de asociación público-privada que ha demostrado ser altamente eficiente en la dotación de infraestructura pública ha sido, justamente, el sistema de Concesiones. “A través de esta vía, el Estado ha sido capaz de proveer, con la ayuda del privado, quien financia, construye y opera con supervisión del gobierno, infraestructura pública que de otra manera no hubiera tenido cómo hacer ni mantener”, afirma.

Sin embargo, advierte que de un tiempo a esta parte, Chile ha perdido la noción de

“alianza” entre los actores públicos y privados, lo que puede complejizar aún más el desarrollo de la infraestructura. “Debemos recuperar el concepto real de alianza y que se aborden en conjunto los diferentes proyectos y soluciones. Hoy estamos en una situación bastante crítica. Tenemos temas importantes de inflación, alzas en las tasas de interés de los créditos y estamos atravesando por un proceso de cambio social, por lo que no podemos sumar más incertezas e incertidumbre al desarrollo del país”, agrega.

Para Javier Hurtado, si bien una parte importante de la inversión privada ya está en marcha, ya sea a través de aportes directos

o mediante el sistema de concesiones, esta continuaría operando y mejoraría sus niveles de inversión si hay certezas. “Tenemos que buscar formas más modernas de ver los contratos, de agregar calidad al servicio u otros parámetros. Pero en el momento en que se cierran los acuerdos, debe generarse un marco de certidumbre que perdure en el tiempo”, sostiene.

Frente a este escenario, Carlos Zeppelin afirma que en la actualidad hay un gran número de empresas extranjeras que están dispuestas a invertir en Chile, especialmente chinas y españolas, pero que ven con preocupación la falta de certezas jurídicas que entregue el país. “Esta situación es aún más grave si vemos que hoy competimos con el mundo. Producto de la pandemia, los grandes programas de reactivación de los otros países están enfocados en el área de la infraestructura pública. Por lo tanto, hoy la competencia por los recursos es aún mayor”, comenta.

Pero, ¿cómo atraer inversión en esta materia? Para Vivian Modak, la solución se basa principalmente en fortalecer la Dirección General de Concesiones, en reparar adecuadamente los riesgos y abordar en conjunto los proyectos y las soluciones. “Las alianzas público-privadas han demostrado ser una excelente alternativa para que el Estado, que tiene un presupuesto fijo y acotado, pueda solucionar algunas de las necesidades más urgentes que tiene el país y así acortar su brechas. Pero, si no le damos un marco claro, definido y sostenible en el tiempo, este mecanismo va a tender al fracaso, y todos los proyectos que hasta el momento se han ejecutado por esta vía tendrán que entrar en ‘lista de espera’”, señala.

“Si bien hoy tenemos un sistema que puede ser perfeccionable en algunos puntos, es robusto y es considerado afuera. Eso es algo que no podemos desaprovechar, ya que su fuerte ha sido dotar a las ciudades de infraestructura urbana, la que tiene y ha tenido un impacto profundo en la calidad de vida de las personas”, comenta Carlos Zeppelin. De alguna forma, el informe Infraestructura para el Desarrollo Sostenible confirma la necesidad de utilizar la alianza público-privada para paliar los déficits en espacios públicos, movilidad, telecomunicaciones, salud y educación. “La manera de acortar estas brechas está dada única y exclusivamente por una asociación entre el sector público y el privado”, concluye.



Carlos Zeppelin, vicepresidente de la CChC.



Vivian Modak, directora de la CChC.



Javier Hurtado, gerente de Estudios de la CChC.

NECESIDADES DE INVERSIÓN

El informe Infraestructura para el Desarrollo Sostenible, estudia y da cuenta de cuáles son los requerimientos de inversión para el próximo decenio en 12 áreas estratégicas de la infraestructura nacional y establece un estado deseado en relación al nivel de desarrollo que se espera alcanzar en dicho período.

Debido a la relevancia que tiene para el país, no solo en su desarrollo, sino también en sus niveles de competitividad y resiliencia ante eventos inesperados, el documento considera a la Vialidad Urbana e Interurbana como el sector con mayor requerimiento de inversión, superando los US\$ 83 mil millones, lo que representa en 47,41% del total del déficit.

En este contexto, la crisis climática, el aumento de la congestión en las ciudades y los nuevos estándares exigidos por la ciudadanía obligan al desarrollo de ciudades sostenibles, para las cuales se requieren políticas públicas y obras de infraestructura que fomenten viajes eficientes, asequibles, seguros, saludables y que hagan cada vez más productivas las áreas urbanas. Asimismo, el uso del transporte público juega un rol central, por lo que se debiera impulsar la construcción de nuevas líneas de metro, teleféricos o tranvías y de vías preferentes para los buses, y así alcanzar una coexistencia armónica entre los distintos modos de transporte, lo que facilitaría

los desplazamientos y la seguridad de los ciudadanos.

En segundo lugar, se encuentra el sector de las Telecomunicaciones. Aún cuando Chile presenta altos niveles de penetración de internet móvil (100 conexiones por cada 100 habitantes) y que está solo un poco por debajo del promedio de países OCDE (117 conexiones x 100 personas), todavía se encuentra distante en cuanto a conectividad fija (20,8 conexiones cada 100 hogares).

En materia de fibra óptica se observa un acortamiento explosivo de la brecha, en particular debido a la gran demanda de conexiones de banda ancha fija producto de la pandemia. Sin embargo, esta ha puesto a prueba la capacidad de las redes, tanto fijas como móviles, principalmente para potenciar su uso en los sectores residenciales del país. De esta manera, el despliegue de las redes de quinta generación (5G) y la fibra óptica permitirán reducir la brecha que hoy existe en cuanto a cobertura y calidad del servicio. Para ello se requiere una inversión en este sector de US\$ 27.809 millones.

Otro de los mayores desafíos del país tiene que ver con las necesidades de infraestructura en el ámbito educacional, las que están determinadas con el propósito de alcanzar estándares mínimos definidos por el Ministerio de Educación (Mineduc) para aulas y espacios comunes. Si bien la

pandemia incorporó nuevas exigencias en este sentido, dado que también demostró la relevancia de la presencialidad y la interacción social en el proceso formativo de las personas, el objetivo para la infraestructura educacional consiste en contar con salas con un estándar de dos metros cuadrados de superficie por alumno. Esto implica desarrollar proyectos de construcción, rehabilitación y reparación de aulas, los que también son necesarios en el caso de los espacios comunes. Se necesita, en tanto, de una inversión que supera los US\$ 15.000 millones en el próximo decenio.

A su vez, en hospitales se requiere de una inversión de US\$ 11.986, impulsada principalmente por dos fenómenos: el envejecimiento de la población y el incremento de las patologías oncológicas. De acuerdo al informe, ambos provocarían una mayor demanda de prestaciones, las que, a su vez, serán más variadas y más complejas, presionando al sistema de salud en su conjunto. En este escenario futuro, un objetivo de la política pública debiera consistir en revertir la caída de la relación de camas hospitalarias por habitante. Hoy es de dos camas por cada 1.000 personas y en 1999 era de 2,3 por cada 1.000. Un importante aliado para alcanzar este objetivo, son los hospitales que se construyen bajo el modelo de alianza público-privada. Actualmente, hay 14 en ejecución y cinco en licitación