

Minuta 39° Diálogo del CPI

**DE LA INVERSIÓN EN INFRAESTRUCTURA A LA AMPLIACIÓN DE
NUESTRA FRONTERA PRODUCTIVA**

Expositor invitado: **Luis Eduardo Escobar F.** Economista, asesor del Consejo de Políticas de
Infraestructura (CPI)
Jueves, 20 de junio de 2019

PLANTEAMIENTO

Hoy, la infraestructura se ha constituido en uno de los factores principales en los que el gobierno apuesta para lograr revertir la tendencia descendente en la tasa de crecimiento de nuestro PIB. Son muchas las iniciativas que se han anunciado al respecto:

- a. Acciones para destrabar la ejecución de proyectos a través de diferentes agencias: MOP, GPS, otras.
- b. Programa de concesiones por más de 14 mil millones de US\$.
- c. Programa de mejoramiento de caminos secundarios para más de 10 mil km.
- d. Programa de pavimentos de 3 mil km en la Araucanía.
- e. En el marco del Programa de concesiones y de la orientación del gasto del MOP, programa de inversiones en 17 aeropuertos y aeródromos con el objeto de potenciar la aeronavegación nacional e internacional.
- f. En el mismo sentido, programa de inversión en 26 embalses que permitirá mitigar en parte la creciente escases hídrica que afecta a buena parte del país.
- g. Programa de inversiones en fibra óptica para hacer posible la interconexión del país casi en su totalidad.
- h. La concreción del Puerto de Gran Escala en San Antonio en las fechas que se han estipulado como críticas.
- i. La inversión por parte del Puerto de San Antonio y EFE del soporte ferroviario que requerirá esa nueva instalación.
- j. Acuerdo del Ministerio de Hacienda y OOPP para destrabar contratos retenidos por algún tiempo y la inyección del orden de 38 millones de US\$ para reforzar la construcción de hospitales.

La pregunta que como CPI nos hemos formulado es si este estímulo a la inversión en infraestructura, motivado esencialmente por la contingencia, puede cambiar la suerte no sólo de nuestro crecimiento en el corto plazo, sino sentar las bases para un cambio de orientación en nuestro "PIB tendencial" (o potencial). Para ello es fundamental que estas inversiones mejoren la productividad país.

Para conversar acerca de esto convocamos a un grupo transversal de economistas, a partir de lo cual pudimos sacar algunas conclusiones y propuestas:

DOS DIMENSIONES. Hay que hacerse cargo de dos dimensiones que suelen radicarse en compartimentos estancos, pero que deben conversar entre sí:

- a. **Economía e ingeniería:** la tendencia es que entre ambas disciplinas no hay vasos comunicantes. Si embargo, es fundamental que desde la economía haya un acercamiento a proyectos y que desde la ingeniería se contemple una visión macro que le dé contexto a la reflexión acerca de proyectos.
- b. **Entre estrategia y democracia:** por definición la reflexión estratégica es a largo plazo, en tanto la presión democrática se manifiesta en períodos cortos, de no más de dos años. La conversación entre estas dos dimensiones es fundamental para permitir que la infraestructura sea vista no sólo como una forma de solución de problemas inmediatos y como generación de empleo, sino como una forma de dotar al país de condiciones esenciales para su desarrollo.

ORIENTACIÓN. La propuesta desde la infraestructura que asegure un incremento productivo del país debe, al menos, responder las siguientes preguntas:

- a. Para qué
- b. Cómo lo percibe la ciudadanía

INSTITUCIONALIDAD. Una reflexión institucional acerca de cómo darle un ordenamiento a la inversión en infraestructura cuyo propósito sea cambiar la orientación del desarrollo del país debiera contemplar una institucionalidad pública (similar al rol que alguna vez cumplió ODEPLAN que asegure:

- a. Visión estratégica
- b. Calidad técnica
- c. Continuidad

FORTALECIMIENTO DEL ESTADO. Si se aspira a incentivar la inversión en infraestructura a través de formas de asociación con el sector privado es necesario dotar al Estado de las fortalezas necesarias para ello.

- a. No es posible pensar en promover inversión privada si no se cuenta con contrapartes equivalentes desde el punto de vista técnico profesional, y con capacidad de contar con información simétrica
- b. De igual forma, es necesario diseñar sistemas que “reduzcan las trabas burocráticas y agilicen los procesos de toma de decisiones por parte del Estado.

UN ACTIVO A PRESERVAR. Hay que reconocer que un activo muy importante con que se cuenta en Chile es “la disposición a pagar de parte de los usuarios de infraestructura pública”. Este activo hay que cuidarlo.

NUEVAS METODOLOGÍAS. Para asegurar que la inversión tenga efectos en la productividad, bien vale diseñar metodologías que permitan determinar el tipo de proyectos que realmente aportan:

- a. Una alternativa es someter los proyectos al “test de mercado”: toda inversión que tenga rentabilidad privada debiera emprenderse.
- b. Otra forma de evaluación de la contribución a la productividad de las inversiones debiera provenir de los criterios de evaluación social de proyectos. Si bien estos hoy parecen algo restrictivos (proviene de mediados de la década de los 80) una revisión de estos puede ser una buena forma de señalar el tipo de inversiones que se deban realizar para aumentar nuestro potencial productivo.
- c. Hay que pensar en modelos de negocios que se adecúen a las nuevas condiciones que ofrece el país. Tal vez el modelo de concesiones que se puso en marcha en la década de los 90 y que operó con éxito hasta ahora no es el más adecuado para lo que viene.

FACTORES QUE CONSIDERAR. Algunos temas relevantes en los que bien valdría la pena apostar para incrementar la productividad nacional:

- a. **Recursos hídricos:** Chile es uno de los países más afectados por el cambio climático, lo cual se refleja en el cambio que está teniendo lugar en la disponibilidad hídrica. Resiliencia, por una parte, ante los excesos, y nuevas fuentes, por otra, ante la escasez. Resolver el tema hídrico puede potenciar la actividad agroindustrial y forestal, aprovechando las ventajas competitivas del país y su posicionamiento de mercado. Invertir en recursos hídrico puede tener un efecto muy importante en la matriz productiva del país.
- b. **Infraestructura digital:** estamos en medio de una revolución de nuevas tecnologías y comunicaciones. Para no quedarnos atrás es fundamental dotar al país de infraestructura

digital que se requiere. Ello pasa por conectividad a través de fibra óptica interna, de modo de facilitar las comunicaciones de nueva generación, y con el exterior.

- c. **Transporte:** siempre, la mejora en los servicios de transporte contribuirá a mejorar la productividad nacional. Es importante tomar en consideración el costo de esos proyectos de modo de asegurar que sean de “costos eficientes”. Esto es especialmente relevante para el transporte de carga.
- d. **Mayor importancia de los servicios:** en la medida que el país se ha desarrollado basado fundamentalmente en la exportación de bienes con una alta ventaja competitiva, es posible que se haya entrado en la fase de los “rendimientos decrecientes” de ese tipo de exportaciones y que sea necesario potenciar la exportación de servicios asociados a esos productos.
- e. **La ciudad:** se descuida el potencial productivo que tienen las ciudades. Luego de haber basado nuestro crecimiento y desarrollo en la exportación de bienes primarios con éxito, corresponde que los servicios adquieran mayor relevancia. En ese sentido, las condiciones que ofrezcan nuestras ciudades para potenciar los servicios pueden tener un efecto muy importante en la productividad nacional.
- f. **Normativa urbana:** mejorar la normativa urbana puede tener impactos altos en productividad.
- g. **Energía:** como país no podemos dejar de ocuparnos del sector energético. Contamos con grandes ventajas competitivas que hay que ser capaces de concretar.