

**UNA CONTRIBUCIÓN
DESDE LA INFRAESTRUCTURA
AL CRECIMIENTO,
LA PRODUCTIVIDAD Y EL
“PIB TENDENCIAL”**

**CUADERNOS
DEL CPI**

CPI CONSEJO POLÍTICAS DE INFRAESTRUCTURA

*El contenido de este Cuaderno nace de un documento interno elaborado por **Carlos Cruz L.**, Director Ejecutivo del CPI, los contenidos abordados en el **Diálogo del CPI 'Crecimiento e Infraestructura'**, que contó con la exposición de **Luis Eduardo Escobar F.**, economista y asesor del CPI, y la edición de **Germán Mujica**.*

CONTENIDO

I.	Introducción	4
II.	La desaceleración económica: contexto, explicaciones y evidencias	6
III.	El aporte al crecimiento de la inversión en infraestructura pública	8
IV.	Bases para un programa de inversión en infraestructura pública	13
V.	Las condiciones del aporte de la inversión pública en infraestructura	15
VI.	La hora de los proyectos	19

I. Introducción

La economía chilena muestra preocupantes síntomas de desaceleración. El crecimiento estimado del producto interno bruto (PIB) para el 2019 ha sido recortado sucesivamente por la mayoría de los analistas, los que proyectan una expansión del orden del 3% o incluso menos. En 2018 el crecimiento fue de 4%, bastante superior al promedio de los años anteriores, y se esperaba que el nuevo gobierno le daría un impulso adicional a la economía, tasas del orden del 4,5% o superiores a partir de 2019. No ha sido así, y emerge la amenaza de una desaceleración más aguda y prolongada. Las expectativas de los sectores medios y los menos favorecidos respecto al impacto positivo de una política pro crecimiento, como la que comprometió el gobierno del Presidente Piñera, permanecen postergadas una vez más. Se observa con cierto escepticismo que al año 2030 Chile pueda calificar entre los países de mayor desarrollo relativo.

Este no es un fenómeno coyuntural. En su trayectoria histórica, la economía chilena ha atravesado por frecuentes períodos de desaceleración, normalmente coincidentes con caídas del precio del cobre y de las exportaciones en general, a las que han seguido descensos de la inversión total. Hemos sido testigos de tales “ciclos” en el siglo XX y también en estas dos primeras décadas del presente siglo. No siempre, sin embargo, se ha recurrido a la inversión pública en infraestructura para contrarrestar y atenuar los impactos de la desaceleración. A nuestro juicio, esto ha constituido un error que provocó costos altos y evitables en producción y empleo. Ahora, en la actual coyuntura de desaceleración, y por las razones que se explicitarán más adelante, creemos indispensable recurrir al recurso de la inversión pública en infraestructura para suavizar el “ciclo” de menor actividad y no repetir aquellas experiencias negativas en que se desatendió el impacto beneficioso de esta inversión.

Existe un conjunto de razones que estarían explicando la desaceleración de la economía, algunas de tipo más estructural y otras relativas a factores coyunturales internos y

externos. Sin embargo, y mientras los factores internos que están restringiendo el crecimiento podrán o no superarse (los externos no son controlables), la inversión pública en infraestructura con recursos fiscales o principalmente vía concesiones es una herramienta disponible para superar la actual desaceleración y preparar de mejor forma a la economía frente a los próximos desafíos de crecimiento, desarrollo y bienestar.

Un argumento reiterado sobre el mediocre crecimiento actual señala que la economía se está adecuando a su crecimiento tendencial, esto es, a la expansión que permite nuestra disponibilidad de factores y niveles de productividad. El PIB no podría crecer a una tasa superior al 3,2%. La Comisión Nacional de Productividad afirma que la productividad en el país está estancada o es decreciente desde hace ya varios años. Creemos que esta apreciación adolece de insuficiencias. Sugerimos revisar el papel de la inversión en infraestructura pública y el eventual efecto sobre el crecimiento y el potencial de la economía nacional.

Según coinciden economistas de diversas tendencias, la inversión en infraestructura es capaz no solamente de dinamizar la economía en el corto plazo - de acuerdo a los montos invertidos y su reconocido efecto multiplicador sobre el PIB - sino también de amplificar su impacto positivo durante períodos más prolongados. Un creciente stock de capital físico en infraestructura debiera sumarse a una mayor intensidad de uso del capital físico del país, además, como consecuencia imperiosa del cambio tecnológico, y en la medida que se seleccionen adecuadamente los proyectos, comenzarán a emerger y articularse nuevos y más eficientes modelos de negocios. Todo esto significa mayor productividad, mayor PIB tendencial y potencial (o capacidad máxima de crecimiento en el mediano y largo plazo).

Entonces, la relación entre una determinada dotación de factores y su productividad como explicación del bajo crecimiento actual puede ser desbloqueada por una inyección potente de inversión en infraestructura pública, la que puede representar ganancias en productividad y en nuevas oportunidades.

La inversión en obras de infraestructura pública en cualquier caso, debe ajustarse a proyectos atractivos, estratégicos, apreciados en sus beneficios por la comunidad y que conformen un grupo compacto de iniciativas con visión de largo plazo. Lo que resulta evidente, a nuestro juicio, es que la inversión en infraestructura pública, y conviene reiterarlo, es una herramienta eficaz con la que cuenta el gobierno para superar directamente la desaceleración económica de la actual coyuntura, elevar el PIB tendencial y ampliar la frontera de producción. Todas las otras medidas que puede adoptar están sujetas a la interpretación que de ellas hagan los agentes económicos y, en consecuencia, no pueden garantizar a priori los resultados esperados y deseables.

II. La desaceleración económica: contexto, explicaciones y evidencias

No existe un consenso entre analistas y sectores dirigentes sobre las causas más directas y específicas de la actual desaceleración económica, aunque la mayoría concuerda en que los factores externos juegan un papel importante, los que se suman a un cierto ambiente interno enrarecido y quizás poco amigable para la inversión. Se menciona también el estigma de los países de "ingresos medios", como Chile, que tendrían dificultades para seguir creciendo a tasas relativamente altas una vez que han superado indicadores de pobreza y subdesarrollo y disponen de una mayoría de la población con acceso fluido a bienes y servicios. En cualquier caso, la falta de dinamismo de la economía es una preocupación no solamente por los datos del corto plazo, sino también por la amenaza para su trayectoria deseable en los próximos años.

Factores externos. La economía chilena paga tributo a las contracciones y turbulencias de la economía mundial, la que hoy en día atraviesa por un momento de gran incertidumbre. Presenciamos una situación de exceso de ahorro que se manifiesta en bajas tasas de interés e insuficiente inversión agregada. Este cuadro general se agrava por el conflicto comercial ente Estados Unidos y China que amenaza con afectar seriamente las cadenas de producción y comercio globalizadas. En un entorno así, Chile se enfrenta a un ciclo de precios del cobre que no repunta y que deriva en menores tasas de inversión, estrechez fiscal, menor consumo y menor crecimiento. Por de pronto, ha decaído el ritmo de crecimiento de la economía china, nuestro principal socio comercial.

Factores internos. Diversas explicaciones desde el frente interno compiten o se complementan para explicar la desaceleración económica. Entre ellas, se reclaman excesivas tramitaciones ambientales, cambios de criterios ordenadores que se presentan como “incerteza jurídica”, y escaso incentivo como consecuencia de una legislación tributaria muy engorrosa y poco amistosa con la inversión. También, se menciona la incertidumbre sobre el contenido y destino de reformas claves (previsión, trabajo, educación). Un argumento más contundente es la “falta de competitividad de las reglas del juego” en su conjunto: el mundo ha evolucionado y con ello las mencionadas reglas, diferentes países se han adaptado a estos cambios a una velocidad superior a la verificada en Chile. Por otra parte la clase política no ha sabido reaccionar adecuadamente para dotar al país de esas nuevas reglas del juego por “temor a la opinión pública”. En síntesis, los factores internos jugarían en contra del crecimiento desde afuera de las variables estrictamente económicas y más bien conformarían un “ambiente” poco amigable para las decisiones de inversión.

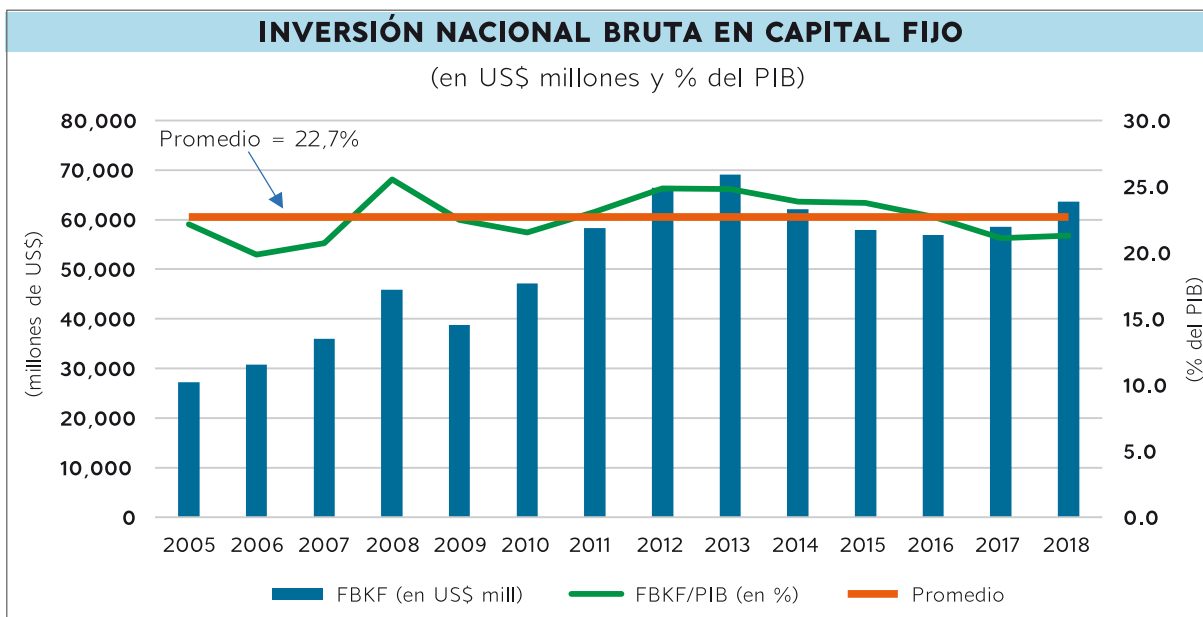
Los datos de la desaceleración. El crecimiento del PIB en 2019 llegaría solamente a 3% o incluso menos. Es un registro bajo y preocupante, que podría estar anunciando una ruta de expansión por debajo de las expectativas y necesidades para los próximos años. La inflación se ubica sostenidamente por debajo del rango - meta del Banco Central, siendo una de las más bajas del mundo; la tasa de interés permanece en rangos históricamente bajos - recientemente el Banco la recortó aún más, a 2,5% - y según los analistas, podría seguir bajando en los próximos meses. La tasa de desempleo a nivel nacional se mantiene en torno a un 7%, lo cual indica que la economía no es capaz de absorber la mano de obra disponible; en el Gran Santiago, la cifra más reciente - de junio pasado - muestra que la tasa de desempleo se disparó a 8,4%, la más elevada desde marzo de 2016 y 1,4% superior a la del mismo mes del año anterior. La importación de bienes de capital - después de una expansión sostenida el 2018 - ha dejado de crecer. La tasa de inversión alcanza aproximadamente al 21% del PIB, la cual no sería suficiente para asegurar una tasa de crecimiento superior a la actual.

III. El aporte al crecimiento de la inversión en infraestructura pública

En este panorama económico de bajo dinamismo, la pregunta es: ¿qué puede hacer la autoridad para no resignarnos a crecer de acuerdo a las aparentes limitaciones impuestas por nuestro “PIB tendencial”? Primero, a nuestro juicio, reevaluar la interpretación acerca del papel de la inversión global y, específicamente, de la inversión en infraestructura pública, teniendo presente los siguientes aspectos relevantes:

- La tasa de inversión total del país, según se destacó, es de 21%, una cifra baja y notoriamente inferior a la alcanzada durante casi toda la década del 90, cuando se llegó a un nivel de 25% promedio anual; en varios años de ese período la tasa de inversión se empujó al 27%. Incluso entre 2005 y 2018 - período menos vigoroso de la economía que los precedentes - alcanzó un promedio de 22,7%, como se observa en el siguiente **Gráfico 1**:

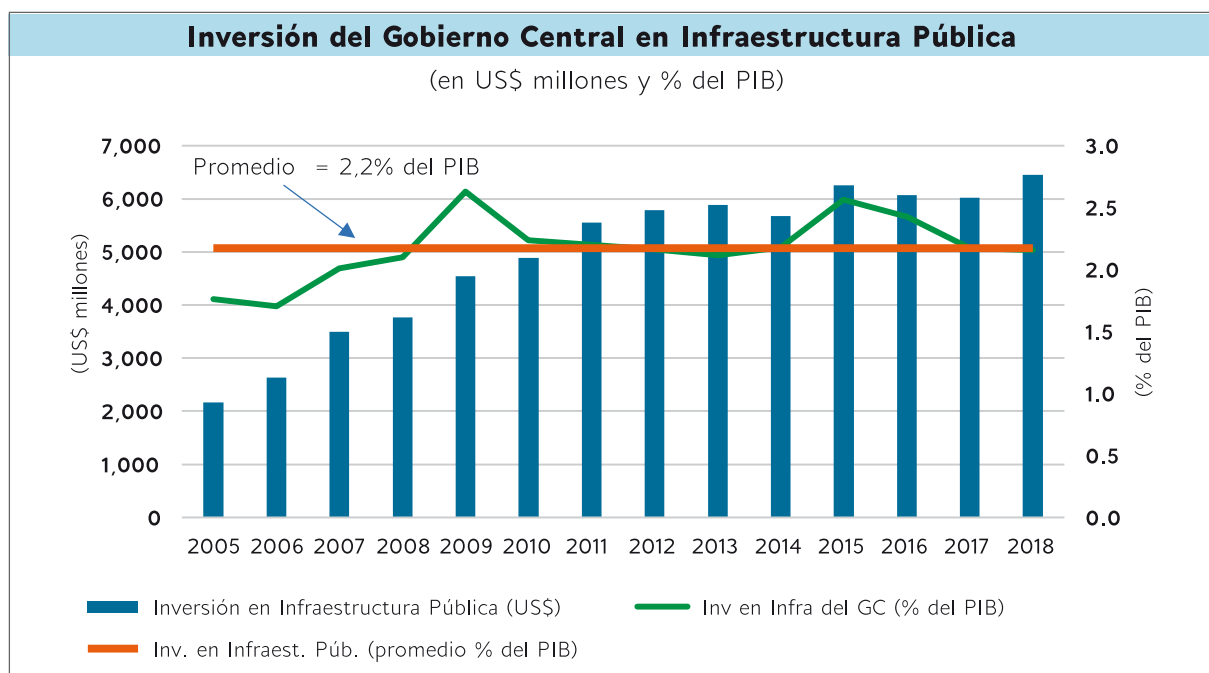
GRÁFICO 1



Fuente: Banco Central de Chile y cálculos propios.

- La tasa de inversión en infraestructura pública se ubica por debajo de la que presentan otros países en vías de desarrollo. De acuerdo a datos obtenidos por el CPI (ver Reporte de Infraestructura, CPI, junio, 2019) en el período 2005-2018 ha representado un 2,2% del PIB, y desde hace más de diez años que no supera el 2,5% (US\$ 7.300 millones, aproximadamente), incluyendo tanto la inversión financiada con recursos públicos como la materializada bajo la modalidad de concesiones, la que se presenta en el **Gráfico 2**. Esto no se condice con la creciente demanda por más y mejor infraestructura pública - en el corto y mediano plazo - según se constata frecuentemente en distintas áreas.

GRÁFICO 2



Fuentes: CGR, BCCh y cálculos propios.

- La inversión en infraestructura es prácticamente la única actividad que provoca un impacto inmediato en muchas áreas. En el caso de la inversión pública, que esta sea directa o concesionada, depende principalmente de la decisión del gobierno.

Vemos poco probable que el gobierno aumente la inversión en infraestructura pública con recursos provenientes del Presupuesto Público. Son escasas las posibilidades que, en un ambiente de desaceleración económica y reforma tributaria "pro inversión", el Estado cuente con más recursos que los que recauda actualmente. De igual forma, entendemos que las tasas de endeudamiento se aproximan a un límite que pone en riesgo la calificación crediticia del país. Simultáneamente, las demandas de diferente naturaleza sobre el gasto público se hacen cada vez más evidentes como consecuencia de una serie de "deudas sociales", que un país en un estado de desarrollo como el nuestro debe comenzar a pagar: educación, salud, pensiones, seguridad. En este contexto, pensamos que la alternativa para incrementar la inversión en infraestructura pública es a través del sector privado, profundizando las relaciones de cooperación por intermedio de las diferentes formas de asociación público-privada.

El gobierno así lo ha asumido, cuestión que queda de manifiesto al analizar las medidas pro inversión en infraestructura pública que se encuentra promoviendo:

- a. Acciones para destrabar la ejecución de proyectos a través de diferentes agencias: MOP, GPS, otras.
 - b. Programa de concesiones por más de US\$ 14.000 millones.
 - c. Programa de mejoramiento de caminos secundarios para más de 10.000 km. Programa de pavimentos de 3.000 km. en La Araucanía.
 - d. 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.
 - e. En el mismo sentido, programa de inversión en 26 embalses que permitirá mitigar en parte la creciente escasez hídrica que afecta a buena parte del país.
 - f. Programa de inversiones en fibra óptica para hacer posible la interconexión del país casi en su totalidad.
 - g. La concreción del Puerto de Gran Escala en San Antonio, antes de las fechas que se han estipulado como críticas.
 - h. La inversión por parte del Puerto de San Antonio y EFE para el soporte ferroviario que requerirá esa nueva instalación.
 - i. Acuerdo de los ministerios de Hacienda y Obras Públicas para destrabar contratos retenidos por algún tiempo y la inyección del orden de US\$ 380 millones para reforzar la construcción de hospitales.
- La inversión en infraestructura en nuestro país tiene un efecto multiplicador importante sobre el PIB. Se ha estimado que un aumento del 10% de esta inversión provoca un aumento adicional del mencionado indicador, de entre US\$ 3.300 y 6.900 millones, suponiendo un PIB de US\$ 300.000 millones, lo cual significa una elasticidad positiva de entre 0,11 y 0,23).
 - Tan significativo como este resultado es el impacto de la inversión en infraestructura pública sobre el PIB potencial y la productividad, el cual no se ha investigado suficientemente, pero que dispone de argumentos técnicos que apoyan la idea. El PIB potencial aumentaría porque la inversión en infraestructura pública - además de resolver restricciones actuales de la economía - permitiría aumentar las oportunidades de inversión y de nuevos negocios al expandir la frontera de producción.

En efecto, un programa robusto de inversión en infraestructura pública podría eventualmente tener un efecto positivo en las expectativas generales - factor también mencionado como propagador del escaso dinamismo de la economía -, aunque con seguridad abrirá un amplio abanico de oportunidades directas y derivadas. La inversión en infraestructura tiene un gran potencial para expandir y adaptar la economía sectorial y territorial. A su vez, la inversión en infraestructura directamente productiva puede generar aumentos de productividad tangibles e importantes. Por ejemplo, invertir en mejoras en la cadena logística que permitan que el costo de este factor en nuestras exportaciones, que representa en la actualidad un 18%, se acerque cada vez más al 9% de los países de la OECD. Asimismo, la pavimentación de nuevos caminos secundarios y la ampliación de la red concesionada pueden tener un impacto muy significativo en negocios tales como el transporte de agua o la transmisión digital, en la medida que se le permita a las concesionarias ampliar su giro.

Los ejemplos anteriores, y otros tantos - donde se encadena la inversión en infraestructura pública con la tecnología y los nuevos modelos de negocios - dejan en evidencia beneficios no solo por el lado del crecimiento, sino también, y cada vez más, por el aumento de nuevas oportunidades. La inversión en infraestructura pública entonces, puede expandir la "frontera de posibilidades de producción" y superar las restricciones dictadas por los parámetros del PIB tendencial.

IV. Bases para un programa de inversión en infraestructura pública

En el corto plazo, el gobierno puede aumentar la inversión para atenuar la desaceleración. Ya lo hizo en 2009 y 2015 en una magnitud equivalente a 0,5% del PIB. En ese sentido, el plan de aceleración de inversiones de US\$ 1.460 millones convenido recientemente entre el MOP y el ministerio de Hacienda va en la dirección correcta. Se espera que este paquete reactivador le agregará 0,4% al PIB, repartido entre 2019 y 2020.

En el mediano plazo, los desafíos son mayores. Se necesita un esfuerzo de inversión público-privado similar al usado en la década de los 90 que permita crear mejores y más servicios que den origen a nuevas fuentes de producción. Si las inversiones públicas resuelven cuellos de botella carreteros tales como habilitando terceras pistas en las rutas de mayor congestión, construyendo vías interiores complementarias y de conexión, expandiendo la geografía productiva - como la construcción de los ferrocarriles en la segunda mitad del siglo XIX - el efecto sobre el aumento de la producción y del PIB potencial pueden ser muy significativos.

Creemos que el gobierno debe cumplir una función de liderazgo inversor más decidido del que se percibe. La cartera de proyectos en el área de concesiones en proceso de licitación es importante, aunque es pertinente destacar que 2/3 del monto corresponde a relicitaciones de obras y servicios ya existentes.

En esta coyuntura, la inversión en infraestructura pública, sea esta financiada a través de recursos privados o públicos, debe partir por el ejercicio de identificar el máximo de proyectos rentables, para lo cual dispone de un amplio espectro de sectores económicos atractivos y requeridos. Existen oportunidades en muchas áreas y el mecanismo de concesiones - revitalizado y filtrador de los proyectos más convenientes de acuerdo a la rentabilidad esperada - sumado a la operación próxima del Fondo de Infraestructura, representan una expectativa sólida de que el sector retome un sentido más estratégico e integrado entre sus distintas vertientes de obras y con visión de largo plazo.

V. Las condiciones del aporte de la inversión pública en infraestructura

La inversión requiere de condiciones que la estimulen y potencien. La inversión en infraestructura pública - quizás más que otras, particularmente por sus montos y horizontes de construcción y operación - no es ajena a esta condición.

Una consideración relevante a la hora de diseñar políticas de inversión en infraestructura pública debiera ser la relación 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 solo como una forma de solución de problemas inmediatos y como generadora de empleo, sino como una decisión de dotar al país de condiciones básicas para su desarrollo.

Un aspecto similar para considerar es la relación entre economía e ingeniería. La tendencia es que entre ambas disciplinas no haya vasos comunicantes. Sin embargo, es fundamental que desde la economía exista un acercamiento a proyectos y que desde la ingeniería se contemple una visión macro que le otorgue contexto a la reflexión sobre proyectos.

Los activos que se han de aprovechar. El país cuenta con activos valiosos para escalar en infraestructura pública, y todos ellos debieran coordinarse eficazmente.

Nuestra percepción es que no hay mejor estímulo a la inversión que un contexto institucional estable y debidamente concordado con las mayorías políticas necesarias

para proyectar al país a largo plazo. La fortaleza de las instituciones y de las normas que dan forma al contexto económico es fundamental para asegurar el crecimiento. El sector privado registra una experiencia muy exitosa en esta industria, la que entrega la certeza que buenos contratos llevarán a buen término lo acordado, sin las complicaciones que han enfrentado otros países de la región y del mundo. Chile tiene una experiencia exitosa en materia de financiamiento privado de infraestructura pública que hay que aprovechar.

La institucionalidad sectorial no puede restarse en ningún caso a esta lista de activos, debiendo convertirse en un contribuyente vital desde las primeras etapas y hasta la construcción y operación de los proyectos. En este sentido, no basta con la reciente formalización de la Dirección General de Concesiones del MOP; ahora la tarea es dimensionarla y dotarla de los recursos necesarios para que cumpla con sus múltiples funciones:

- Identificar y desarrollar proyectos de envergadura para integrarlos a la cartera de proyectos concesionables, tomando en consideración que muchos de ellos pueden provenir de áreas diferentes de las que han correspondido al MOP tradicionalmente.
- Preparar los procesos de licitación sobre la base de las nuevas exigencias que se supone se deberán cumplir en esta industria: proyectos lo más avanzados posible, tramitaciones ambientales, validación social, contratos flexibles y debidamente aprobados por el ministerio de Hacienda y la CGR.
- Difundir adecuadamente los proyectos de manera tal que asegure un nivel mínimo de competencia a la entrada.
- Supervisar la marcha de los contratos antiguos y nuevos en sus diferentes fases, de modo de garantizar el cumplimiento de los compromisos contractuales.
- Representar al Fisco en las diferentes instancias de controversias a las que los contratos de concesiones están expuestos.
- Suplir los apoyos que tradicionalmente proporcionaba la DGOP al sistema concesional.
- Coordinar sus acciones con otras entidades del MOP y de gobierno.
- Coordinar con el Fondo de Infraestructura.

De igual forma, la creación del Fondo de Infraestructura, que puede representar una base instrumental de gran importancia para el desarrollo de esta actividad, requiere materializarse de acuerdo a las normas que su directorio defina.

Es necesario reforzar los mecanismos de resolución de controversias de forma tal que asegure la máxima eficiencia y efectividad en los procesos de reclamación, con el fin de no entorpecer la construcción y operación de los servicios que se prestan a través de la infraestructura concesionada. Es el caso, entre otros, del Panel de Expertos.

Hay que reconocer que un activo muy importante con que se cuenta en Chile es la disposición de los usuarios de infraestructura pública a pagar por el servicio. Este activo, del tipo cultural e institucional a estas alturas, hay que cuidarlo. Es por ello que las definiciones acerca de una política tarifaria que permitan el repago de las inversiones en el tiempo, apelando al principio de equidad intergeneracional, y que tenga un grado significativo de aceptación ciudadana son tan importantes.

En materia financiera, el mercado de capitales chileno tiene la madurez y profundidad necesarias para inversiones de rango alto. Las últimas modificaciones que regulan el destino de los ahorros depositados en fondos institucionales y bancos permiten afirmar que el sector privado dispone de una cantidad importante de recursos para invertir en infraestructura. De acuerdo con cifras aproximadas, provistas por el Grupo de Financiamiento del CPI, estos montos debieran superar los US\$ 30.000 millones, que representan casi cinco veces la inversión pública anual en infraestructura.

Por lo tanto, sería algo posible elevar la inversión pública en al menos un punto porcentual del PIB en forma sostenida durante los próximos diez años. En este sentido, son promisorias las cifras mostradas recientemente por la Corporación de Bienes de Capital en las que se señala que durante el año 2019 el sector público invertirá un 6% más que el año anterior (US\$ 3.627 millones), inversión liderada en crecimiento por el MOP con un 26% más que en 2018 (US\$ 851 millones) y a través de concesiones, con un aumento del 10% (US\$ 918 millones).

Desde nuestra perspectiva, creemos firmemente que no hay impedimento para que el gobierno se proponga, en un plazo breve, elevar la inversión en infraestructura pública del 2,5% a un 3,5% del PIB, llegando a US\$ 9.450 millones. Una decisión así sería una señal muy importante para mostrar un compromiso real con el crecimiento y comenzar a liberar al país de algunos cuellos de botella que inhiben tanto una mayor actividad privada, como aumentos de productividad y estímulos adicionales para la inversión en otros sectores.

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

Tal vez haya que revisar aspectos procedimentales que permitan generar condiciones más flexibles ante una realidad más dinámica y una sociedad más crítica. Ello requiere un trabajo conjunto público-privado que considere a la sociedad como parte de los sectores de interés relevantes, para dar origen a una nueva propuesta que permita al gobierno llevar adelante las inversiones que el país necesita; proponga a los inversionistas estímulos necesarios para participar de este proceso y asegure a la sociedad que las condiciones para ello se enmarcan en las exigencias ambientales, sociales, de gobernanza, probidad y retornos que proyectos de estas características requieren.

En realidad, la inversión en obras de infraestructura pública ha devenido en un asunto sistémico, muchas veces fuertemente tensionado por los factores señalados y donde concurre con protagonismo cada vez más acentuado una ciudadanía atenta a los impactos indeseados de las obras y a sus beneficios concretos.

Un pasivo de la mayor gravedad es la ausencia de un trabajo coordinado y sistemático entre los actores centrales relacionados con la inversión en infraestructura. En distintos foros, encuentros y debates se ha presentado esta carencia como un hecho notorio y preocupante. Como CPI estamos convencidos que es posible, en el lapso de no más de un año, trabajar una propuesta entre el gobierno, el sector privado y la sociedad, que permita revitalizar la inversión en infraestructura pública y, de ser necesario, reposicionar el sistema de concesiones como un apoyo fundamental para los planes de inversión que se pretendan llevar a cabo. Creemos que a través de una acción de esta naturaleza es posible dar señales de confianza en el futuro del país, incentivar más y de mejor manera la inversión privada y desplazar la tendencia de crecimiento del PIB, de modo de aspirar con realismo al desarrollo hacia 2030.

VI. La hora de los proyectos

Para asegurar que la inversión tenga efectos en la productividad, bien vale diseñar metodologías que permitan determinar el tipo de proyectos que realmente aportan. Una alternativa es someter los proyectos al “test de mercado”: toda inversión en infraestructura pública que tenga rentabilidad privada debiera emprenderse.

Otra forma de evaluación de la contribución a la productividad de las inversiones debiera provenir de los criterios de evaluación social de proyectos. Tales criterios hoy aparecen algo restrictivos - se remontan a mediados de la década de los 80 - una revisión de ellos puede ser una buena forma de señalar el tipo de inversiones que se deban realizar para aumentar nuestro potencial productivo. Para ello no basta con mirar los ahorros que estas inversiones permiten sino considerar también las nuevas oportunidades que generan.

Hay que pensar en modelos de negocios que se adecúen a las nuevas condiciones que ofrece el país. Tal vez el modelo de contratos de concesiones que se puso en marcha en la década de los 90 y que opera con éxito hasta ahora no es el más adecuado para lo que viene. Se hace necesario encontrar fórmulas contractuales que incorporen el cambio tecnológico, los cambios que pueden originarse en las demandas, los requerimientos de nuevas inversiones, los cambios de percepción de la ciudadanía, entre otros.

En todo caso, existe un conjunto amplio de ideas que debieran transformarse en proyectos atractivos, además de requeridos por los diferentes sectores económicos y por la comunidad, y de impacto estratégico. Algunos sectores y actividades se perfilan desde ya como “apuestas prioritarias”, tanto por necesidad inmediata como para incrementar la productividad nacional:

- » **Recursos hídricos:** Chile es uno de los países más afectados por el cambio climático y que se refleja en la caída de la disponibilidad hídrica, existen excesos repentinos y disruptivos del recurso y escasez prolongada en muchas áreas productivas. 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 hídricos puede tener un efecto muy importante en la matriz productiva del país.
- » **Infraestructura digital:** en medio de una revolución de las comunicaciones, es fundamental dotar al país de la infraestructura digital que se requiere. Ello pasa por conectividad a través de fibra óptica interna, de modo de facilitar las comunicaciones de nueva generación a nivel nacional y con el exterior.
- » **Transporte:** siempre la mejora en los servicios de transporte contribuirá con una mayor perfeccionar productividad nacional. Es importante tomar en consideración el costo de esos proyectos de modo de asegurar que sean “costos eficientes”. Esto es principalmente relevante para el transporte de carga.
- » **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.
- » **La ciudad:** no se ha tomado en cuenta el impacto productivo que tienen las ciudades; las condiciones que ofrezcan nuestras ciudades para potenciar los servicios –mejorando la normativa urbana, entre otros factores— pueden tener un efecto muy importante en la productividad nacional.
- » **Sector energético:** se cuenta con grandes ventajas competitivas que debemos ser capaces de concretar.

CUADERNOS DEL CPI

NÚMERO
109

CPI CONSEJO POLÍTICAS
DE INFRAESTRUCTURA

www.infraestructurapublica.cl