

**ANÁLISIS DE LAS  
PROPUESTAS DEL CPI A  
LA LUZ DE LAS  
DECISIONES EN CURSO  
DEL GOBIERNO DE CHILE**

**CUADERNOS  
DEL CPI**

**AUTOR**  
Carlos Cruz L.

**VERSIÓN**  
0.0.1

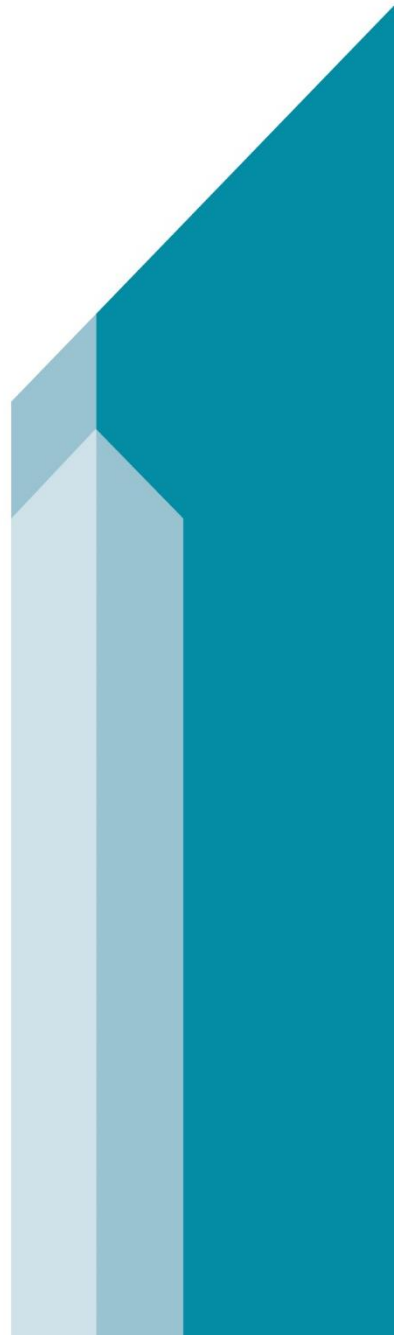
**MES**  
06.2019

número

**107**

**CPI** CONSEJO POLÍTICAS  
DE INFRAESTRUCTURA

---



# C ONTENIDO

» 1. Introducción.....	4
» 2. Principales criterios base de nuestra propuesta.....	5
» 3. Análisis de referencia.....	7
» 4. Conclusiones.....	26

# INTRODUCCIÓN

En mayo de 2017, en consonancia con nuestra visión y misión, y después de un año y medio de realizar una profunda investigación, estudios y análisis, el Consejo de Políticas de Infraestructura (CPI) elaboró el documento titulado **INFRAESTRUCTURA PARA NUESTRO DESARROLLO, Construyendo un Chile mejor<sup>1</sup>**. La publicación contiene un conjunto de reflexiones y propuestas para una Política de Estado referida a la Infraestructura de uso público para Chile. Los contenidos de la publicación fueron realizados por profesionales especialistas de alto nivel, y consensado por los Consejeros de nuestra entidad.

(Ver <http://www.infraestructurapublica.cl/consejeros/>).

La publicación tuvo entre sus objetivos prioritarios, constituir un aporte concreto a las principales candidaturas presidenciales, ante las elecciones que se efectuarían en el último trimestre de 2017. Estas tuvieron muy buena acogida por las tres candidaturas más tradicionales.

Hoy, instalado el nuevo gobierno, constatamos con satisfacción que la mayoría de los planteamientos y propuestas del CPI figuran o son parte de programas y acciones en curso o anuncios específicos de las autoridades.

Para efectos de evaluar nuestro trabajo, este documento pretende contrastar los planteamientos y propuestas del CPI con los planes y anuncios del gobierno de Chile.

---

<sup>1</sup> “Infraestructura para nuestro desarrollo. Construyendo un Chile mejor”, en [www.consejocpi.cl](http://www.consejocpi.cl)

# Principales criterios base de nuestra propuesta en 2017<sup>2</sup>

1. Chile ha sido una de las economías de más rápido crecimiento en América Latina en la década pasada. Sin embargo, después del auge observado entre 2010 y 2012, la economía registró una significativa y sostenida desaceleración.
2. La infraestructura puede contribuir a elevar el crecimiento económico a través de un mayor nivel de inversión que el actual.
3. Para ello será necesario que el gobierno se comprometa a invertir una cifra cercana al promedio histórico de los últimos 10 años, la que alcanza aproximadamente al 2,1% del PIB, y el resto puede ser absorbido por una mayor inversión privada.
4. Aumentar la inversión en infraestructura es un reto clave para el futuro del país, considerando que esta es un componente del desarrollo económico. Juega un rol vital en el fortalecimiento de los sectores productivos, al disminuir los costos de transporte y de las comunicaciones, permitiendo que un mayor número de empresas puedan llevar sus productos y servicios a los mercados en forma competitiva.

---

<sup>2</sup> Textuales de la publicación en <http://infraestructurapublica.cl/publicacion/2017/index.html>

5. Además, provee un sinnúmero de servicios que inciden directamente en la calidad de vida de las personas, la igualdad de oportunidades y las posibilidades de habilitar y aprovechar sus capacidades y competencias.
6. Al elevar la productividad de las actividades económicas y sociales, las inversiones en infraestructura aumentan el PIB potencial del país.
7. Para hablar del desarrollo de nueva infraestructura, necesariamente hay que pensar en el largo plazo, cuya característica central es la incertidumbre ¿Qué tipo de infraestructura necesitará Chile en los próximos 25 años? Esta es una pregunta que el Estado debe responder, fijando los objetivos nacionales en cuanto a calidad de las prestaciones, las decisiones de balance entre medio ambiente y generación de servicios de infraestructura, o entre integración social y costo de las obras.
8. Las estrategias que se definan deben hacerse cargo de las demandas de la comunidad. Así, resulta prioritario impulsar acciones que superen las carencias que hoy se identifican como de primer orden. Una de ellas es la necesaria intervención en las ciudades, de modo de terminar con la segregación que en ellas se manifiesta tanto físicamente como en la calidad de los servicios entregados.
9. Para hacer frente a estas demandas por una mejor calidad de vida, se debe acordar y aprobar una Política de Estado de inversión en Infraestructura Pública que oriente las decisiones y acciones a mediano y largo plazo.

# Análisis de referencia

En los cuadros que siguen a continuación ofrecemos una visión comparativa de las propuestas contenidas en la publicación del CPI y el grado de aceptación efectiva que ellas han tenido, a la luz de lo que han sido las acciones del actual gobierno en materia de infraestructura, considerando además, los anuncios efectuados en la reciente cuenta pública del Presidente Sebastián Piñera, del Ministro de Obras Públicas y últimamente del Ministro de Hacienda.

## PROPUESTAS CPI<sup>3</sup>

## AVANCES POR PARTE DEL GOBIERNO

### 1. OBJETIVO GENERAL DE INVERSIÓN

<p>Alcanzar la meta de inversión en infraestructura pública del 3,5% de PIB anualmente, manteniendo el 2,1% del presupuesto público y con 1,4% de inversión aportado por el sector privado.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Explicita la existencia de un rezago de inversión en el sector de la infraestructura. En ese marco, el Presidente anunció un ambicioso Plan de Inversión en Infraestructura (27/05/ 2019).</li> </ul>
---	--

### 2. FINANCIAMIENTO

<p>1. Revitalizar el sistema de concesiones y desarrollar nuevos mecanismos de asociación público privado que permitan elevar la inversión en infraestructura pública.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Reconoce al sistema concesional como el principal pilar para incrementar la inversión en infraestructura pública (Cuenta Pública MOP).</li> </ul>
<p>2. Reforzar APP a partir de una revisión de los instrumentos legales y reglamentos vigentes:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>Ley y Reglamento de Concesiones de Infraestructura Pública;</li> <li>Ley de Financiamiento Urbano Compartido;</li> <li>Ley de EFE, y</li> <li>Facultades concedentes de los municipios, etc.</li> </ol>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Se ha concentrado el esfuerzo en la aplicación de la Ley de Concesiones de Infraestructura Pública; (Programa de Concesiones por 14 MM US\$);</li> <li>- iniciativas privadas de proyectos ferroviarios se evalúan a través de este mecanismo, y</li> </ul>

<sup>3</sup> Objetivos generales de inversión propuestos por CPI, mayo 2017.



	<ul style="list-style-type: none"> <li>- se perfecciona reglamento de iniciativas privadas (en curso).</li> </ul>
3. Definir criterios para una política tarifaria por sector económico.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- El MOP estaría estudiando una política tarifaria para las nuevas licitaciones de concesiones (información extraoficial).</li> </ul>
4. Mejorar los contratos de concesiones con el fin de darle mayor capacidad de adaptación.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Se ha reconocido la necesidad de modificar contratos para evitar el alza anual del 3,5% de las tarifas en las rutas concesionadas.</li> </ul>
5. Revisar las características de los contratos de concesiones de hospitales y cárceles.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- El nuevo programa de licitaciones de concesiones hospitalarias se está realizando a partir de una revisión de los contratos, y</li> <li>- comienza estudio de factibilidad de un programa de cárceles concesionadas (cuenta pública MOP).</li> </ul>
6. Generar una cartera de proyectos que den origen a un programa de licitaciones de largo plazo, coherente y realizable.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Anuncio Programa de Concesiones por 14 MM de US\$ a ser licitados en los próximos 4 años.</li> </ul>
7. Poner en marcha el Fondo de Infraestructura para proveer garantías y eventualmente cofinanciamiento de obras de infraestructura pública.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Se está trabajando en la puesta en marcha del FI; el CPI está cooperando en este proceso.</li> </ul>

<p>8. Incentivar a las compañías de seguros y AFP como financistas de otro tipo de infraestructura, distinta de las concesiones de autopistas, mejorando los contratos y entregando garantías suficientes</p>	<p>- Tema pendiente.</p>
<p>9. Consensuar áreas de colaboración y formas de distribuir riesgos inherentes a las inversiones en infraestructura, para que se materialicen rápidamente.</p>	<p>- Tema pendiente</p>
<p>10. El arrendamiento de infraestructura pudiera ser de interés para las compañías de seguros. Ej.: en París estas compañías son propietarias de un porcentaje significativo de departamentos de uso habitacional.</p>	<p>- Materia pendiente.</p>
<p>11. Otra posible fuente de financiamiento es la recaudación que se obtiene como consecuencia del pago "por bienes y derechos" que deben hacer los nuevos concesionarios de la infraestructura y que deberá relicitarse en los próximos años.</p>	<p>- Decisión pendiente relacionada con la forma a través de la cual se reliciten las obras viales que serán transferidas al Fondo de Infraestructura.</p>

### 3. INFRAESTRUCTURA Y CIUDAD

<p>1. Materializar las inversiones en infraestructura y mejorar la gestión del transporte público urbano, la seguridad de los desplazamientos, frecuencias regulares para así reducir los tiempos de traslado.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Inicio de estudios para tres nuevas líneas de Metro, en Santiago.</li> <li>- Se han puesto en funciones 2 nuevas líneas de Metro.</li> <li>- Está en discusión el Metro de Concepción.</li> </ul>
--	--

	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Se produce un importante cambio conceptual en la forma de impulsar el transporte público de superficie en Santiago y se inicia un proceso similar en regiones.</li> <li>- Se ha puesto énfasis en las formas de gestión del transporte.</li> <li>- Importancia especial en la seguridad.</li> <li>- Se adjudicó el Teleférico Bicentenario.</li> </ul>
<p>2. Avanzar en las inversiones en infraestructura digital y en los cambios regulatorios necesarios, de modo de incorporar tecnologías de punta para utilizar más eficientemente la infraestructura disponible.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ver Propuesta Infraestructura Digital.</li> <li>- Pendiente en la "última milla" (tarea de las empresas).</li> </ul>
<p>3. Aumentar las inversiones en transporte privado, incluyendo pavimentación de calles y vías tarifadas de modo de aumentar la disponibilidad y mejorar la gestión del tráfico (promover el uso racional del automóvil).</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- No ha habido grandes avances, más allá de restricciones crecientes al uso del automóvil.</li> <li>- Se ha continuado con la ampliación de la autopista Américo Vespucio.</li> <li>- Se concluyó proceso de licitación de la concesión del Camino a Farellones.</li> <li>- Se anunció la concesión de la autopista Costanera Sur (desde Av. La Florida hasta Ruta 78).</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Se ha anunciado licitación de concesión del camino a Las Vizcachas - Américo Vespucio.</li> <li>- Se ha anunciado licitación de autopista Puerto Montt- Puerto Varas.</li> </ul>
<p>4. Elevar las inversiones en infraestructura de servicios públicos para reducir traslados.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ley de soterramiento de cables.</li> </ul>
<p>5. Promover construcción de espacios públicos como áreas verdes, parques, centros culturales, centros cívicos, etc.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ha habido bastante avance.</li> </ul>
<p>6. Ejecutar en forma coherente y de acuerdo a los instrumentos de planificación urbana que haya diseñado el CNDU, las inversiones necesarias en edificaciones públicas, con financiamiento público y privado. La provisión de infraestructura pública debe incluir, entre otros:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Hospitales.</li> <li>- Establecimientos educacionales.</li> <li>- Infraestructura de seguridad, considerando luminarias, retenes y comisarías.</li> <li>- Edificios de servicios públicos.</li> <li>- Control, conducción y aprovechamiento de aguas lluvia.</li> <li>- Áreas verdes.</li> <li>- Tiendas, almacenes y supermercados.</li> <li>- Infraestructura penitenciaria.</li> <li>- Rellenos sanitarios.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- No ha habido grandes avances en los planes de ordenamiento territorial.</li> <li>- Se ha continuado adelante con la construcción de edificios para la cultura, servicios públicos y deportes.</li> </ul>

## 4. INFRAESTRUCTURA DIGITAL<sup>4</sup>

### 1. Corto Plazo

<p>a. Aumentar la capacidad de los cables de fibra óptica internacionales existentes para expandir la interconexión con el resto del mundo.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Se ha anunciado por la Subsecretaría la fibra óptica a Asia.</li> <li>- Se ha logrado conexión con USA a través de cable de Google.</li> </ul>
<p>b. Ampliar y aumentar la capacidad de la red troncal de fibra óptica del país (Arica a Puerto Montt) y extenderla hasta Puerto Williams.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Se avanza en la conexión austral (53 MM\$).</li> <li>- Se anuncia programa de subsidio para fibra óptica a lo largo del país de 90 MM\$ (Presidente de la República).</li> </ul>
<p>c. Plan nacional de banda ancha (despliegue de la red) bajo asociación público privada, con plazos de concesión que permitan rentabilizar las inversiones.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Se compromete poner en marcha el 5G al año 2022.</li> </ul>
<p>d. Eliminar barrera de entrada para nuevos actores en la provisión de infraestructura y de servicios. Asegurar la neutralidad de la red.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Se discute disponibilidad de banda (judicialización).</li> </ul>
<p>e. Adoptar como estándar de medida el uso de datos per cápita, que representa mejor la demanda por banda ancha.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- No hay mayor información al respecto.</li> </ul>
<p>f. Hacer más eficiente el uso de los recursos existentes, por ejemplo, usando las</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- No se sabe de avances al respecto.</li> </ul>

<sup>4</sup> Propuestas CPI.

<p>tecnologías de espectro radioeléctrico para que las conexiones de internet “de última milla”, facilitando el acceso a zonas aisladas.</p>	
--	--

## 2. Largo Plazo

<p>a. Establecer como meta que_ para 2025_ todas las escuelas del país y el 80% de los hogares estén conectados a banda ancha.</p>	<p>- Se ha definido que para fines del 23 todas las comunas del país tendrán conexión de fibra óptica, excepto 4.</p>
<p>b. Aumentar el número de cables de fibra óptica internacionales.</p>	<p>- Se anuncia preparación (Estudio CAF) de licitación internacional de fibra óptica hacia el continente asiático.</p>
<p>c. Profundizar la Economía Digital: los planes de infraestructura deben impulsar el desarrollo de los servicios de información y la digitalización de los procesos del Estado como, salud, educación y transporte.</p>	<p>- Se avanza en algunos aspectos: hospital digital, otros.</p>

## 5. INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE

### 1. Vialidad

<p>a. Elaborar una política de tarificación permanente para la red concesionada, de modo de liberar recursos públicos que permitan ampliar el sistema de caminos no concesionados.</p>	<p>- En curso. Con la entrada en vigencia del Fondo de Infraestructura, de las relicitaciones de vías concesionadas en primera generación y de nuevas</p>
--	---

	<p>carreteras concesionadas, el MOP se encuentra estudiando una política tarifaria para el sistema concesional interurbano del país.</p>
<p>b. Densificar nuestra red de caminos y, como una meta ambiciosa, llegar a la mitad de los kilómetros por superficie que tienen los países OCDE. Aumentar los km de caminos pavimentados.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Se continúa con el esfuerzo de la administración anterior, al incrementar la red pavimentada: el Presidente anunció (27/05/2019) la ampliación de la red en 10 mil km y un programa de pavimentación especial para La Araucanía de 3,3 mil km. en los próximos 3 años</li> </ul>
<p>c. Estudios para Red de doble vía Arica - Quellón.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- En proceso. Se ha programado la extensión de la Ruta 5 hasta Quellón, por el sur, y hasta Iquique por el norte. El Presidente anunció su licitación dentro de los próximos 4 años.</li> </ul>
<p>d. <i>Free Flow</i> en autopistas interurbanas.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- En curso. Se inició el <i>Free Flow</i> en los accesos a Santiago y se incorporará en las nuevas licitaciones.</li> </ul>
<p>e. Mejorar información de tráfico y cargas.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Hay buena información de tráfico. Respecto de la carga, el Observatorio Logístico</li> </ul>

	<p>todavía no logra consolidar la investigación.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Se pretende homogeneizar la información.</li> </ul>
f. Asegurar una interconexión pavimentada alternativa para todas las ciudades de más de 100 mil habitantes.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Tema pendiente.</li> </ul>
g. Construir, en ciertos tramos y zonas específicas, carreteras que permitan el uso de equipos de transporte de alta capacidad y rendimiento para el transporte de carga.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Desde la División de Logística del MTT se contempla esta posibilidad; Vialidad MOP no lo tiene aún entre sus planes.</li> </ul>
h. Mejorar la conectividad en zonas aisladas y para el tráfico internacional.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mejoramiento de caminos fronterizos.</li> <li>- Concesión Ruta Fronteriza Entre Lagos.</li> <li>- Se continúa extensión de la Ruta 7</li> </ul>
i. Establecer un plan de largo plazo para incorporar las zonas aisladas al proceso de desarrollo económico y social, a través de una mayor y mejor conectividad, facilitando la descentralización de la actividad económica y poblacional.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Programa de pavimentación en La Araucanía apunta en esta dirección</li> <li>- El ministro ha anunciado (Cuenta Pública) que se encuentra elaborando una propuesta de inversiones al 2050 que se dará a conocer este año.</li> </ul>
j. Política de mantenimiento de la red vial administrada directamente por el sector público.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Durante 2018 se mantuvieron cerca de 30 mil km de caminos a través de</li> </ul>



	<p>contratos de conservación por administración directa.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Se mantiene política de la DV en ese sentido.</li> </ul>
--	--

## 2. Aeropuertos

<p>a. Desarrollar una estrategia nacional de largo plazo, con la participación de todos los organismos públicos y privados involucrados en la actividad aérea, que permita identificar las inversiones necesarias en infraestructura (asegurar los espacios que lo permitan).</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- No hay mayor información al respecto.</li> </ul>
<p>b. Expandir los aeropuertos de manera oportuna sin esperar a que la congestión lo haga indispensable.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- El programa de licitación de aeropuertos concesionados intenta actualizar la infraestructura aeroportuaria, de acuerdo a las estimaciones de crecimiento del tráfico.</li> <li>- El aeropuerto de Santiago contempla ampliación cuando se alcance cierto nivel de tráfico.</li> </ul>
<p>c. Continuar con los programas de concesiones de aeropuertos, incluyendo secundarios, explorando nuevos formatos de asociación.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Se tiene contemplado licitar a través del sistema de concesiones grupos de aeropuertos para atender a la mayor demanda.</li> </ul>

<p>d. Reducir las barreras de entrada en la aeronavegación para mejorar la conectividad aérea de las ciudades de menor tamaño.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Se han anunciado esfuerzos por facilitar la entrada de líneas de bajo costo; no se sabe de medidas específicas.</li> </ul>
--	---

### 3. Puertos

<p>a. Transitar desde un enfoque centrado en la infraestructura y operación portuaria hacia una política sistémica de cadenas logísticas en las que los puertos chilenos son un nodo dentro de una red logística internacional.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ha habido avances en este sentido a cargo de la División de Desarrollo Logístico del MTT.</li> </ul>
<p>b. Establecer una gobernanza logística portuaria que tenga las atribuciones para coordinar en forma efectiva las más de 30 entidades públicas que inciden en la operación de las redes logísticas y los puertos.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- CONALOG apoya a las organizaciones de operadores logísticos en las localidades en que estas operan.</li> <li>- Falta mayor definición acerca de las obligaciones de las concesiones marítimas para actividades portuarias (ver presentación Desarrollo Logístico, Diálogo CPI).</li> </ul>
<p>c. Creación de un Observatorio Logístico en el MTT que, por ley, recabe la información que se requiere para el diseño de políticas públicas en el ámbito logístico.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- El Observatorio Logístico existe desde 2009; a partir de 2018 se ha actualizado, aunque todavía muy tímidamente. (<a href="http://www.observatoriologistico.cl">www.observatoriologistico.cl</a>)</li> </ul>
<p>d. Reservar bahías y territorios para uso portuario.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- No se sabe de avances al respecto.</li> </ul>

<p>e. Fortalecer los mecanismos que permitan mejorar el trabajo de integración de intereses entre los puertos y las ciudades (congestión, contaminación, accesos).</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Hay diferentes iniciativas en marcha, fundamentalmente impulsadas por los comités logísticos asociados a diferentes puertos y dos Asociaciones de Ciudades Puertos (puertos públicos y privados).</li> </ul>
<p>f. Construcción PGE.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- En curso; el gobierno ha ratificado la decisión tomada en la administración anterior de llevar adelante el proyecto de PGE en San Antonio.</li> </ul>

#### 4. Ferrocarriles

<p>a. Llegar a un 11% de participación del mercado de carga terrestre en un plazo de 10 años.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Se comprueba un aumento del 15% en el traslado de carga durante el 2018, aunque aún a niveles muy precarios.</li> <li>- Algo se ha anunciado para la red de la Región del Biobío.</li> <li>- Se continúa con la coordinación entre EFE y EPSA, para darle soporte al Puerto de San Antonio.</li> </ul>
<p>b. Aumentar el número de pasajeros transportados desde el 1% actual a un 5% en cinco años.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Presidente anuncia que intervenciones en ferrocarriles permitirán trasladar 60 millones de pasajeros año:</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Se ha seguido adelante con la gestión para extender los servicios regulares a Rancagua;</li> <li>- se aprobó por las autoridades ambientales el tren a Melipilla;</li> <li>- se ha continuado con la tramitación ambiental del tren a Batuco;</li> <li>- se han comenzado los estudios para extender el Merval a La Calera;</li> <li>- se han comprado equipos para mejorar los servicios en la Región del Biobío (BIOTRÉN y Alto Laja);</li> <li>- se modernizan los servicios entre Victoria y Temuco, y</li> <li>- se anuncia una licitación para optimizar los equipos para los servicios a Chillán.</li> </ul>
<p>c. Elaborar un plan estratégico para el desarrollo de la infraestructura ferroviaria que deberá considerar a lo menos los siguientes aspectos:</p> <p>a. Crear la red básica y mejorar los estándares de la infraestructura ferroviaria, aumentando la capacidad, velocidad y la altura para permitir el apilamiento de contenedores y rectificar el trazado de las líneas para el uso de trenes más largos que los actuales.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Hay un plan de EFE para atender las demandas del Puerto de San Antonio.</li> <li>- Se invierte en mejorar la calidad de servicio entre Santiago y Chillán.</li> </ul>

<p>b. Mejorar la gestión de tráfico, modernizando y automatizando los sistemas de movilización, perfeccionando y estableciendo desvíos y cruzamientos, compatibilizando el uso de las vías para carga y pasajeros.</p> <p>c. Instalar Centros de Intercambio Modal (CIM), en las afueras de las ciudades, que permitan fortalecer el sistema bimodal.</p>	
---	--

## 5. Interconexión con Países Vecinos

<p>a. En el corto plazo terminar los estudios que permitan avanzar en la construcción de los tres principales proyectos de conexión con Argentina.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Se concluyen inversiones en el Paso Pehuenche, Pino Hachado y otros.</li> <li>- Se pone en operación nuevas instalaciones en el Paso Los Libertadores.</li> <li>- Se han paralizado los estudios para el Paso Aguas Negras.</li> <li>- Se han comenzado los estudios a nivel regional para el paso Las Leñas.</li> </ul>
<p>b. En el mediano plazo identificar accesos que debieran ser fortalecidos para facilitar el tráfico de bienes y personas. Potenciarlos y fortalecer la conectividad terrestre con Bolivia.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- No hay información al respecto.</li> </ul>
<p>c. Mejorar la interconexión con Perú que tiene altos niveles de congestión.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- No hay avances.</li> </ul>

<p>d. Fortalecer las rutas camineras y ferroviarias y dimensionar el impacto sobre nuestros puertos.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mejoramiento de Arica-Tambo Quemado.</li> <li>- Mejoramiento de otras rutas de acceso a pasos fronterizos.</li> </ul>
--	--

## 6. Recursos Hídricos

<p>a. Invertir en una investigación sobre nuestra situación actual y prospectiva, un registro público transparente y abierto de los derechos existentes, y sus cambios.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Se ha perfeccionado la información de acceso a registro de derechos.</li> </ul>
<p>b. Ejecutar una estrategia de inversiones que permita acumular agua cuando esté disponible; mejorar significativamente los sistemas de distribución, e incorporar tecnologías para optimizar la gestión del recurso disponible.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Iniciativas del sector privado se hacen cargo de esta demanda para consumo humano.</li> <li>- Se sigue adelante con el programa de construcción de embalses con recursos públicos.</li> <li>- Se agilizan trámites para construcción del embalse Punilla a través del sistema de concesiones.</li> <li>- Se programa concesión del embalse Zapallar.</li> </ul>
<p>c. Resolver los problemas de organización de mercados en las cuencas, solucionar algunos inconvenientes regulatorios y fortalecer los programas de Agua Potable Rural (APR). Incorporar a todos los actores en organizaciones público privadas que planifiquen y gestionen el uso del recurso y</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Se ha continuado con las inversiones en Programas de Agua Potable Rural. Se concentran esfuerzos en zonas más afectadas como es el caso de Petorca.</li> </ul>

constituir un sistema regulatorio con criterios uniformes.	
d. Determinar los requerimientos hídricos por cuenca y definir los planes de aprovechamiento, considerando como primeras prioridades el consumo humano y la preservación del medio ambiente, y en segundo lugar, sin que represente orden de prelación, los destinos para generación energética, consumo productivo, desarrollo inmobiliario y turístico. Programa de inversiones en infraestructura por cuencas.	- No hay información respecto de avances en este sentido.
e. En las zonas desérticas y semidesérticas, la gran minería se puede abastecer de agua de mar, como ya ocurre exitosamente y se proyecta que aumentará, dejando mayor disponibilidad de agua dulce para los usos humanos de otros sectores productivos y ecológicos.	- No hay avances al respecto. - Se construye la primera planta desaladora pública en Atacama.
f. En principio las actividades económicas y humanas deben pagar el costo de la infraestructura que permita transportar agua para su uso (desde donde se capta a donde se utiliza), para lo que debe haber una política de tarificación.	- No hay información al respecto.
g. El Estado debe evaluar socialmente los proyectos que requieran subsidio.	- Normalmente se procede de esta manera.
h. Política de capacitación y gestión empresarial para organizaciones que administren recursos hídricos en cada cuenca.	- No hay información al respecto.

<p>i. Promover la incorporación de tecnología.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Hay un discurso que comienza a socializarse respecto de la necesidad de incorporar nuevas tecnologías de uso.</li> </ul>
<p>j. Asegurar las fuentes de energía necesarias para disponer del recurso en sus distintas formas.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- No hay información al respecto.</li> </ul>

## 6. INSTITUCIONALIDAD

### 1. Corto plazo

<p>a. Reforzar equipos técnicos y gerenciales de los ministerios que intervienen en la planificación, programas y proyectos de infraestructura pública.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Los ministerios sostienen estar en ello.</li> </ul>
<p>b. Fortalecer el rol del MOP. Validar trabajo conjunto MOP-OCDE.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- No se ha seguido adelante con el convenio OCDE.</li> </ul>
<p>c. Potenciar relación MOP-MTT.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- CONALOG ha funcionado para el caso del PGE.</li> <li>- No se tiene información respecto de una coordinación permanente.</li> </ul>
<p>d. Reactivar el Comité interministerial de OOPP.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- No se tiene información al respecto.</li> </ul>
<p>e. Coordinar con el CNDU.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ministerios participan en las reuniones formales.</li> </ul>



f. Fortalecer el papel de la CONALOG.	- No se tiene información al respecto
g. Concluir tramitación legislativa de la DGC del MOP.	- Concluido.
h. Aprobar el FI.	- Aprobado y en proceso de instalación.
i. Iniciar una discusión para que el Ministerio de Hacienda separe la inversión en infraestructura del gasto corriente anual.	- No hay información al respecto. - Se percibe poco entusiasmo.
j. Incorporar la investigación desarrollo e innovación (I+D+I) en infraestructura como una actividad permanente.	- No hay información al respecto.

## 2. Largo Plazo

a. Crear por Ley el Consejo de Política de Infraestructura.	- No ha habido propuestas al respecto.
---	--

# Conclusiones

1. Como se puede apreciar, la mayoría de las propuestas del CPI efectuadas en 2017, a la luz de lo que fue la elección presidencial, han sido amplia y debidamente acogidas, en cada área, con excepción de la referente a una política de infraestructura en Recursos Hídricos. En todas las otras áreas se aprecian avances importantes, tal como se propuso en ese momento.
2. Sin embargo, pensamos que una política de Estado para la inversión en infraestructura de uso público debe ir más allá. Para ello deseamos perseverar en crear y asegurar una "institucionalidad" que posibilite la mirada y medidas de largo plazo. Esta debe tener un propósito que supere la coyuntura para dar un impulso adicional a la actividad económica; se requiere un relato transformador que aún no se vislumbra.
3. Al respecto, queremos insistir en que Chile tiene un enorme potencial, en la medida que la inversión se encuentre respaldada con una mirada global. Entre otras materias, proponemos analizar alternativas que permitan que nuestro país asuma el liderazgo en asuntos tales como:
  - a. Constituirse en una Plataforma Comercial para el sur de la región, facilitando la conexión terrestre con los países fronterizos Argentina y Bolivia, integrando formas de transporte e infraestructura.
  - b. Transformarse en "potencia agroalimentaria y forestal", para lo cual, será necesario resolver el abastecimiento de agua en zonas que se están viendo cada vez más afectadas por el cambio climático. A esto

se agregaría el aumento de la densidad de caminos y ferrocarril de carga.

- c. Potenciar las conurbaciones que contribuyen con la concentración de actividades que aportan a la productividad nacional en forma muy significativa. En esa perspectiva, los ferrocarriles que unen zonas de alta concentración urbana, como Santiago con Valparaíso adquieren mayor valor si ese proyecto se evalúa incluyendo explícitamente una visión de lo que se aspira alcanzar.
  - d. Estimular el potencial turístico que el país tiene, el que podría intensificarse a través de una política de infraestructura. Si este fuera el caso, tal vez el diseño de alguna de las nuevas carreteras que se pretende concesionar deberían tener un diseño diferente del que contempla actualmente el MOP.
4. Desde el punto de vista macro económico estamos en un momento propicio para potenciar la inversión en infraestructura; no hay mayores restricciones. En efecto, se ha desarrollado una industria asociada a esta área que cuenta con empresas de categoría mundial, tanto a nivel constructivo como en operadores y financistas de estos esfuerzos. Existen algunos anteproyectos y una institucionalidad que debiera articular una propuesta que direcciona esta sumatoria de iniciativas con las que el gobierno se ha comprometido en una visión de país, que sirva para estimular a los inversionistas privados a identificar desde ya, proyectos que aprovechen estos cambios de realidad a los que la infraestructura invita.
  5. Finalmente es motivo de satisfacción para el CPI, verificar que nuestra Declaración de Principios, se ve ampliamente reflejada en las políticas, programas y proyectos del gobierno.
  6. Así la promoción de la infraestructura para “que las personas, las regiones y la sociedad requieren para cumplir sus aspiraciones” y consideradas en nuestra propuesta elementos para una “Política de Estado para que la infraestructura sea efectivamente una herramienta de integración social y desarrollo”.

# CUADERNOS DEL CPI

número

107

**CPI** CONSEJO POLÍTICAS  
DE INFRAESTRUCTURA

---

[www. Infraestructurapublica.cl](http://www.infraestructurapublica.cl)