



Escrito por:
[Javiera Gracia](#)

El escenario cuesta arriba de la inversión en infraestructura de Chile para recuperar terreno

Publicado: 07/07/2022

[Complejo deportivo](#) [Arbitraje](#) [Empresa de Ferrovías](#) [Metro](#) [Inversión](#) [Inversión Pública](#) [Conflictos Sociales](#)
[Asociaciones público-privadas \(APP\)](#) [Programas de Gobierno](#) [Licencias y Concesiones](#) [Inversión Privada](#) [Inflación](#)
[Centro de detención](#) [Licitaciones](#) [Tren ligero / Tren Interurbano](#) [Terminales de pasajeros](#) [Empresa Aeroportuaria](#) [Línea férrea](#)
[Autopistas - Carreteras](#)



Las inversiones en infraestructura de Chile han estado perdiendo terreno desde 2014 y es poco probable que se recuperen pronto, ya que el sector público se verá limitado en el corto plazo por factores macroeconómicos, mientras que las concesiones y otras inversiones privadas no bastan para cubrir el déficit, según el centro de estudios CPI.

Entre 2014 y 2021, la formación bruta de capital fijo cayó de 26% a 23% del PIB, mientras que en el caso de la inversión en infraestructura pública promedió 2,5% del PIB, señaló la entidad en su informe sobre inversiones en el periodo 2005-2021.

“La inversión opera absolutamente bajo criterios de corto plazo”, dijo el director ejecutivo de CPI, [Carlos Cruz](#), durante la presentación del informe, y agregó que la inversión pública, en lugar de ser utilizada como una herramienta contracíclica, está condicionada por las condiciones macroeconómicas.

El exministro de Obras Públicas señaló que la inversión en infraestructura debería llegar al 6,5% del PIB si Chile quiere convertirse en un país desarrollado, pero advierte que no es realista esperar un impulso del sector público en este momento debido a las presiones inflacionarias y las demandas de gasto social.

Cuando BNamericas le consultó a Cruz sobre cómo se podía desvincular el gasto público en infraestructura de los ciclos económicos, respondió que eso dependía de la voluntad política y reconociendo que la inversión en infraestructura es un “dominio relevante dentro de lo que es la acción del Estado y no una consecuencia de la disponibilidad presupuestaria que el [ciclo del cobre](#) permite”.

También dijo que [Metro de Santiago](#) y la ferroviaria estatal [EFE](#) son perfectamente capaces de acelerar su cartera de proyectos.

En cuanto a la inflación, Cruz espera que se reconsideren los precios de las licitaciones para evitar una situación como la que se vive en Argentina, donde [las ofertas para ejecutar obras han superado ampliamente los presupuestos referenciales](#).

Una alternativa sería disminuir el número de licitaciones de nuevos proyectos para asegurar que estos puedan desarrollarse en el mediano plazo.

Cruz expresó su preocupación por el avance de las obras de infraestructura para los [Juegos Panamericanos de 2023](#), ya que duda de que estén terminadas a tiempo, aunque no espera que ocurra lo mismo que en Lima, cuando el gobierno tuvo que recurrir a un acuerdo de gobierno a gobierno (G2G) para terminar los trabajos de infraestructura en la fecha prevista.

En el caso de las concesiones, las inversiones cayeron de un récord de 1,5% del PIB en 2004 a solo 0,3% en 2021 como resultado de una agenda de licitaciones [errática](#) en los últimos 15 años.

“Se abandonó la idea de que concesiones son un instrumento que debería complementar adecuadamente la inversión pública”, dijo el exministro.

A pesar de esto, Cruz señaló que hay muchos sectores en los que el sistema de concesiones podría recuperar fuerza, como en el caso de penitenciarías, ferrocarriles y redes de transportes distintas a las carreteras, además de vivienda y edificios públicos.

Cuando BNamericas le preguntó si la [nueva propuesta de constitución](#), especialmente sus artículos que dan una mayor participación a [los pueblos indígenas](#) en el otorgamiento de permisos, podría generar barreras para las concesiones de infraestructura, Cruz dijo que el Estado debería actuar como la primera línea de comunicación con las comunidades en general.

“Creo que fue un error haberle transferido al sector privado la responsabilidad de la relación con la comunidad y del tratamiento de los estudios de impacto ambiental”, comentó.

Otra área por mejorar son los contratos de concesión, especialmente a raíz de los [casos de arbitraje en curso con operadores aeroportuarios](#) que exigen una compensación por los ingresos que dejaron de percibir durante la pandemia de covid-19.

“Creemos que deberían ser contratos mucho más flexibles en términos de la capacidad de irse adaptando a lo que son las nuevas exigencias en el tiempo”, dijo Cruz, y agregó que los costos debieran ser compartidos entre la concesionaria y el Estado, lo que podría aplicarse a las carreteras también.

Noticias relacionadas (5)

[Ofertas por obras viales en Argentina superan presupuesto de referencia](#)

Publicado hace 2 días

[Funcionario de la ONU: “Constitución ecológica” de Chile enfrenta batalla cuesta arriba](#)

Publicado hace 3 días

[Reforma tributaria chilena apunta a regalías del cobre](#)

Publicado hace 7 días

[Por qué las licitaciones chilenas de infraestructura están en suspenso](#)

Publicado hace 7 días

[Inclusión indígena en decisión sobre recursos naturales avanza en debate constitucional de Chile](#)

Publicado hace 5 meses

Compañías relacionadas (2)

[Empresa de los Ferrocarriles del Estado](#)

Actualizado hace 6 meses

[Empresa de Transporte de Pasajeros Metro S.A.](#)

Actualizado hace 7 meses

Personas relacionadas (1)

[Javiera Gracia](#)

Actualizado hace 3 años

Correo electrónico: info@bnaamericas.com

Teléfono: [+56 \(2\) 2232 0302](tel:+56(2)22320302)

Ejecutivo de cuenta: Mauricio Quiroz (mquiroz@bnaamericas.com)