

CUADERNOS DEL CPI

ACCIONES RELEVANTES PARA EL AVANCE EN INFRAESTRUCTURA EN CHILE

REUNIÓN CONSEJO CPI



CPI CONSEJO POLÍTICAS
DE INFRAESTRUCTURA

INVITADA ESPECIAL:
Jessica López, Ministra de Obras Públicas

CONTENIDO

Introducción	4
Presentación Jessica López	5
Intervención Eduardo Frei R-T.	7
Intervenciones posteriores	8

Introducción

El Director Ejecutivo del CPI propone a la ministra centrar esta conversación en cuatro temas relevantes, los que están en diferentes niveles de desarrollo:

Primero, el **Consejo Asesor de Infraestructura**, considerado en el Pacto Fiscal que el gobierno ha mandado al Parlamento. Esta nueva entidad de carácter estratégica debiera tener, a juicio del CPI, acceso directo a la Presidencia e integrar en una sola mano las propuestas de todas las entidades públicas vinculadas a la infraestructura, las que debieran derivar en un Plan Nacional para el sector. Esta idea se ha ido madurando y desde su origen el CPI ha demostrado un compromiso y una contribución significativos con su contenido y formulación. Una entidad así es trascendente para construir una visión estratégica de desarrollo para el país. Es de interés del Consejo conocer las características y perspectivas que se le dará desde el Ministerio de Obras Públicas.

En segundo lugar, se pretende desde el CPI impulsar una reflexión sobre **infraestructura, logística y sostenibilidad**. Para ello se está preparando un encuentro especial a fin de año del cual el ministerio es coorganizador. Debieran expresarse ahí las visiones ya más específicas de los diferentes actores y, especialmente, desprenderse líneas de acción para abordar integralmente el tema de infraestructura. La calidad de coorganizador del ministerio debiera traducirse en vínculos más directos con el sector de la logística y desde ahí perfilar una agenda de trabajo.

Un tercer tema relevante es el relacionado con **concesiones**. Es muy importante recuperar el capital reputacional de las concesiones -como lo ha destacado más de una vez la ministra- y trabajar en conjunto con el ministerio en este esfuerzo. Se estima la asociación público-privada una opción fundamental para más y mejor infraestructura y servicios y, por lo tanto, hay espacio para concretar iniciativas y proyectos.

En cuarto lugar, existe un evidente interés del CPI por saber acerca de la evolución del convenio con el MOP y donde se está trabajando en la formulación del **Plan Director del Obras Públicas al año 2055**.

Todos estos temas hablan de un vínculo de cooperación fructífero entre el CPI y la institucionalidad de obras públicas. Por cierto, no agotan lo que la Ministra quisiera compartir con los consejeros.

PRESENTACIÓN JESSICA LÓPEZ

Ministra de Obras Públicas

EXTRACTO EDITADO

1. Sobre el avance del **Consejo de Infraestructura**, ya existe un proyecto consensuado con el ministerio de Hacienda y la Segpres, y que también recibirá en su momento las opiniones de este Consejo de Políticas de Infraestructura y de otras organizaciones gremiales. Se estima que la Comisión debiera estar conformada por personas independientes y por representantes designados por los ministerios incumbentes. Es decir, miembros nombrados por los gobiernos y otros seleccionados por la Alta Dirección Pública. Resulta importante que el Comité no esté desalineado de cada uno de los gobiernos, de ahí los nombramientos desde el Ejecutivo. El proyecto propone que la secretaría del Consejo esté radicada en la **Dirección de Planeamiento del MOP**, una idea que pareciera tener sentido en tanto es ahí donde se elaboran regularmente los planes anuales de infraestructura y obras, también, en esta Dirección se está trabajando el Plan Estratégico al 2055.
2. Respecto del **seminario de infraestructura, logística y sostenibilidad** que se realizará a fin de año, la disposición del MOP es la mejor. Los espacios de reflexión conjunta son muy importantes para el ministerio.
3. En relación a la recuperación **del capital reputacional de las concesiones**, esta tarea se está derivando al Consejo de Concesiones, un ente propio de la institucionalidad concesional y que ha permanecido con poca visibilidad. Pareciera ser una buena opción entregarle más responsabilidad y alcance. El Consejo tiene una nueva presidenta (la ex ministra de Vivienda, Sonia Tschorne, hasta ahora integrante del CPI).
 - a. El Consejo está trabajando los temas de **peaje y calidad de servicio**, que son los aspectos que en gran medida están detrás del asunto reputacional de las concesiones.
 - b. Hay que entender que **la industria de concesiones dispone de un espacio fiscal delimitado**. La industria tiene impacto en el presupuesto general y eso la obliga a una regla fiscal propia. Esto tiene que ver que con las obligaciones financieras existentes y las que se han venido asumiendo. Caben aquí subsidios, reajustes congelados de peajes que en su minuto tiene que pagarlos el

Estado, o ciertas obras carreteras que llegan a sectores alejados y que no son rentables. Todo esto hay que revisarlo con el Ministerio de Hacienda. En cualquier caso, el Consejo de Concesiones va a establecer mesas de trabajo, donde se cuenta por cierto con la contribución del CPI.

- c. Otro tema de interés a ser abordado en el sistema de concesiones es el de **infraestructura resiliente y sustentable**. Para ello se cuenta con una división en el MOP que ya tiene varias iniciativas en desarrollo. Habrá que ponerle métrica y seguir avanzando. Un caso significativo, por ejemplo, es la renovación del aeropuerto de Mataverí en Isla de Pascua: se está reutilizando material, llevar áridos es caro y complejo. Esto tiene impacto en las empresas contratistas que asumen la concreción de las obras. Aunque necesitamos métricas y metas.
4. **El gabinete pro-crecimiento** es una iniciativa que se ha ido desplegando y que para las regiones tiene enorme importancia. **Es un espacio de revisión de los planes y proyectos públicos y también privados**. Se hace seguimiento y se intenta apurar las cosas en las que hay compromisos vigentes. Se trata de ir a terreno. Esto pone en común y en valor la enorme cantidad de iniciativas de Obras Públicas y de todos los ministerios que integran este gabinete. En este momento el MOP tiene en desarrollo más de 3.000 proyectos y US\$ 23.000 millones de inversión. Un dato muy significativo es que el país registra una tasa de pavimentación de 45%, hay regiones que tienen apenas un 30%. Así es imposible dar un salto. Se necesita una **infraestructura vial más robusta, más extensa y de calidad**.
5. También se ha estado **trabajando en forma interna para hacer fluir mejor todas nuestras tareas y procedimientos**. Se han tomado medidas que protegen y retoman las obras abandonadas. Había 190 obras en estas condiciones y la demora es entre uno y dos años para dejarlas operativas. Esto tiene que ver con que el real impacto de la pandemia y que no se ha considerado en toda su dimensión. Se ha venido trabajando en el apoyo financiero a las empresas: 20% de anticipo, liberación parcial de las garantías, por ejemplo.
6. **Pero de la banca no se puede decir lo mismo**. Estima que ha habido poca proactividad en el financiamiento de la construcción. Subraya que esta situación genera un impacto de política económica y profundiza el ciclo económico. La pregunta es cómo apoyar el desarrollo de la economía y para lo cual, en estas circunstancias, **se necesita un financiamiento amplio, realista y viable de proyectos**. Las políticas contracíclicas del BancoEstado no son suficientes, el banco no lo puede hacer todo, es mucho pedirle. Se va a seguir insistiendo en un trabajo conjunto con la banca. El país está creciendo, eso no se discute, y ese crecimiento se debe consolidar con el aporte de todos.

INTERVENCIÓN EDUARDO FREI R-T.

Presidente Consejo de Políticas de Infraestructura (CPI)

El Presidente del Consejo del CPI se refirió a un tema clave: el proyecto de **Consejo Asesor Presidencial de Infraestructura**. El CPI hizo entrega de una propuesta al Presidente de la República y al ministro de Hacienda. Por lo mismo, el CPI quisiera tener una interlocución permanente sobre este proyecto de modo de evitar lo que sucedió con el Fondo de Infraestructura, el que finalmente derivó en un fondo llamado Desarrollo País que está más limitado que en su versión original y se apartó de la infraestructura. El proyecto que presentó el Ejecutivo para crear una Consejo Asesor de Infraestructura necesita una contraparte del sector privado, donde estén presentes el CPI y otras entidades, y discutirlo en su redacción final.

INTERVENCIONES POSTERIORES

Se presentan las observaciones de consejeros del CPI, del director General de Concesiones, Juan Manuel Sánchez, de Carlos Cruz L. -director ejecutivo del CPI- y cierre de Eduardo Frei R-T. -presidente del CPI-.

CONSEJEROS

El Estado está recargado, se le pide atender materias de seguridad pública, educación, salud, infraestructura fronteriza y otros más. Es demasiado, es un exceso de demanda sobre el Estado y hay que ampliar la mirada. La riqueza del país se traduce en un PIB de US\$ 300.000 millones, es una riqueza que va mucho más allá del Estado -el fisco además está muy apretado en sus recursos- y lo que se requiere es más espacio para los privados. El sector privado tiene que entrar con convicción adonde el Estado no puede inyectar recursos ni entregar soluciones. Las concesiones están en la primera lista.

A propósito del tema del **Consejo de Infraestructura**, vale la pena insistir en la importancia de una entidad abocada a los temas estratégicos y de prospectiva. Hoy día -y desde muchos años- no existe una entidad de este tipo. La Comisión de Futuro del Senado ha avanzado en esa dirección. En España y Francia, por ejemplo, existen instituciones para ver los asuntos prospectivos. Aquí, se elaboró un proyecto que se presentó al gobierno, tuvo algunos cambios y se llevó al Senado; se aprobó la idea de legislar y ahora empezó la discusión en particular. Este proyecto no debiera restringirse al ministerio de Hacienda. Como en estos temas nadie coordina nada a nivel estratégico, al final recae en Hacienda la responsabilidad y esto es un problema porque Hacienda pasa a concentrar demasiadas funciones y decisiones. El tema prospectivo también es clave para una impostergable perspectiva regional para sus asuntos de futuro.

No es una buena idea que la composición del Consejo de Infraestructura sea la que mencionó la ministra ni que esté radicado en el MOP. Sería mejor algo más parecido al Banco Central. Tantos miembros nominados desde el gobierno atenta justamente contra su independencia. Falta la mirada de largo plazo, las mejoras para los sistemas de contratación de las obras son muy buenas, pero el sistema general es anacrónico, demora y encarece las obras.

Es un éxito que sólo existan 190 obras abandonadas, aunque resulta inconcebible que no se retomen, en algunos casos son apenas detalles. Tenemos que rescatar la infraestructura que está a un paso de entrar en funciones. Hay que mencionar la participación de la industria nacional en las obras concesionables: es imposible que empresas chilenas puedan participar en contratos de cientos de millones de dólares. No se trata de pedir ventajas, pero antes, por ejemplo, en los aeropuertos se licitaba uno a uno y había posibilidades. Ahora, licitados en bloque, es factible sólo para empresas extranjeras.

Hay que trabajar en conjunto en todas las iniciativas. Es importante que el proyecto del Consejo Asesor de Infraestructura sea compartido con todos los actores. Hay ejemplos de proyectos que han sido muy participativos y que entregaron los resultados esperados; en muchas áreas se puede avanzar sin necesidad de ajustes mayores. Hay que recordar, junto con la ministra, que la tasa de pavimentación era de 10% hace no tantos años y pasó a 45% gracias en buena medida a las concesiones, con la ley y reglamentos que le dieron origen.

El caso del Fondo de infraestructura fue un fracaso. El desmantelamiento que le hizo Hacienda lo transformó en lo que es ahora. Se ha mencionado el caso de Australia: hay cuatro ciudades allá que están entre las de mayor calidad de vida del mundo. El tema de infraestructura allá tiene dependencia directa del Primer Ministro. El formato institucional propuesto para el Consejo de Infraestructura es una carga tremenda para Obras Públicas. La pregunta es qué se necesita y cómo hacerlo. La infraestructura de ciudad es algo imperativo, es una tarea magna y trasciende los cuatro años de gobierno. Hay que buscar una institucionalidad de otro tipo, se está jugando lo que piden los ciudadanos y que no es otra cosa que calidad de vida.

JUAN MANUEL SÁNCHEZ

Director General de Concesiones

En primer lugar, es importante llamar a la reflexión y mirar más bien el vaso medio lleno. El sector de infraestructura no está conflictuado, la **asociatividad público-privada** y las concesiones están operando, el Consejo de Concesiones está ahí, en el mismo escenario. El tema de fondo es la confianza. Hay que acoplar la asociatividad público-privada con las demandas de la gente, hablamos de seguridad y salud, entre otras dimensiones. Se están construyendo 20 hospitales, en seguridad se despejó el tema de recintos penitenciarios. Existe la voluntad de trabajar en conjunto en infraestructura, no como en otras áreas. Hay US\$ 10.000 millones en proyectos en construcción bajo concesiones, es la segunda

mayor actividad del ministerio en inversiones. Hay que hacerse cargo de demandas en las rutas (pasarelas, cámaras). Recordemos también que las licitaciones que hacen las propias concesionarias son muchos millones de dólares. Se puede pensar en dibujar una nueva regla fiscal, con compensación y equilibrio, como lo fue para la Ruta 5 en su tiempo, si tenemos una ruta Arica-Quellón va a quedar un remanente. Entonces, se trata de compensar lo deficitario con lo rentable.

CARLOS CRUZ L.

Director Ejecutivo Consejo de Políticas de Infraestructura (CPI)

Hay que tomar los temas que plantea Juan Manuel e intentar llevarlos a políticas públicas, también trabajar en difusión es muy importante, la labor que hacemos en el CPI no es reivindicar, sino que proponer. Avanzar en el tema **logístico** es clave y resulta que a veces nos enfocamos poco en la difusión de las obras menores pero significativas, por ejemplo, en el tema ferroviario, la industria naviera y la ley de cabotaje, los pasos fronterizos, la infraestructura menor de ciudad y otros. Es importante asimismo que las modificaciones en asuntos contractuales y reglamentarios desemboquen en políticas públicas. Están los casos, por ejemplo, de las plantas desaladoras y ferrocarriles: estos asuntos no se terminan con una planta en Coquimbo o un determinado trazado ferroviario a Valparaíso. Hay que subrayar que la logística, en todos sus ámbitos, es un aspecto fundamental del desarrollo-país.

EDUARDO FREI R-T.

Presidente Consejo de Políticas de Infraestructura (CPI)

Las concesiones se paralizaron por razones básicamente ideológicas. Se argumentó que se querían privatizar los servicios derivados de las obras, los hospitales y otras, en fin. Pero no es cierto y se ha demostrado. Durante mucho tiempo no se hizo nada en concesiones. Hay que tomar nota: en el tema de plantas desaladoras ya se han levantado 25 y hay otras 25 en camino. Entonces, no se necesita un proyecto de ley para desaladoras, sigamos así, igual con los embalses, hay que construirlos desde ahora. El balance es que hemos levantado obras por más de US\$ 20.000 millones con concesiones. Otro tema clave: nuestros vecinos peruanos ya tienen dos grandes puertos encaminados, uno en operación. Nosotros seguimos sin avances concretos, vamos a quedar para cabotaje. Hoy las concesiones parecen estar resurgiendo, lo cual es una muy buena noticia. Hay señales positivas, pero está pendiente y en discusión parlamentaria el tema de la permisología. Es necesario cambiar el proyecto que está en el Congreso: un 20% menos de tiempo en trámites y permisos está lejos de ser suficiente. Ocho años en vez de diez para que una obra entre en operación, cuando se demora sólo tres en construirse, no es realmente un logro para destacar.

CUADERNOS DEL CPI

NÚMERO
157

CPI CONSEJO POLÍTICAS
DE INFRAESTRUCTURA

www.infraestructurapublica.cl