



Inversión pública en medio de una restricción fiscal



Carlos Cruz
Director ejecutivo
Consejo de Políticas de Infraestructura

Da la impresión de que se ha instalado la idea de que este año enfrentaremos una restricción fiscal mayor a la que se nos había anunciado. Así, lo que siempre se ve amenazada es la inversión pública: fue esta la que se utilizó para un ajuste fiscal mediano durante los últimos tres años, por lo que no hay razones para suponer que en 2026 no se aplicará el mismo procedimiento. Circunstancias similares ya se han vivido en el país en otros ciclos, por lo que vale la pena mirar hacia el pasado para analizar cómo se enfrentaron estos periodos sin disminuir el ritmo de la actividad económica.

Lo primero es evaluar la cartera de concesiones. Al revisar los proyectos adjudica-

dos en los últimos años encontramos una gran cantidad que no han podido iniciar obras o que su inicio y desarrollo se ha visto retardado por cuestiones normativas o administrativas. Basta ver que hay 15 hospitales en proceso, con una inversión aproximada de US\$ 1.400 millones, con avances limitados.

Algo similar ocurre con algunas autopistas y otras iniciativas, cuyos volúmenes de inversión pendiente llega a cifras cercanas a los US\$ 6 mil millones, de los cuales US\$ 3.500 millones se encuentran en fase de ingeniería y US\$ 2.500 millones, están ejecutándose, lo que genera más de cinco mil empleos mensuales. Acelerar el ritmo de estas obras podría permitir duplicar lo invertido a través de concesiones, la que

“Al revisar los proyectos adjudicados en los últimos años encontramos una gran cantidad que no han podido iniciar obras o que su inicio y desarrollo se ha visto retardado por cuestiones normativas o administrativas. Basta ver que hay 15 hospitales en proceso, con una inversión aproximada de US\$ 1.400 millones, con avances limitados”.

ha llegado a no más de US\$ 750 millones anuales en los últimos periodos. El volumen de inversión potencial es más o menos el doble del presupuesto de inversión anual del Ministerio de Obras Públicas (MOP), oportunidad muy significativa para mejorar los niveles de inversión efectiva.

Acelerar la puesta en marcha de los proyectos en estudio y apoyar una ejecución más efectiva de la infraestructura en fase de construcción podría suplir una disminución esperada del presupuesto para obras en el MOP.

Una segunda línea corresponde a los contratos a “suma

alzada”.

Dado que se prevé la restricción fiscal será acotada en el tiempo, llevar adelante obras para que sean financiadas plenamente por el contratista, contra un pago al momento de la puesta en marcha definitiva del servicio, es algo que se ha implementado con muy buenos resultados en Perú y Paraguay. No hay razón para que algo así no se pueda hacer en Chile para salvar esta situación.

Y, con una mirada de mediano plazo, pensamos que la readecuación de la Ley de Financiamiento Urbano Compartido (FUC) puede ser una buena alternativa para proyectos con un impacto regional significativo, pero que no lo gran despertar interés de par-

te de los grandes inversionistas en concesiones por su tamaño. Hemos hecho llegar al Ejecutivo una propuesta de modificación de la Ley FUC la que podría ser tramitada con urgencia en el Congreso, de existir la voluntad de seguir profundizando la Asociación Público-Privada en materia de inversiones en infraestructura.

Lo que enfrenta el nuevo gobierno que asumirá en marzo en cuanto a restringir el gasto fiscal pero aumentar el nivel de actividad, no es fácil. Sin embargo creemos que apoyándose en forma más decidida en el sector privado puede ser una alternativa. Estamos seguros que una opción de esta naturaleza contará con un apoyo responsable de parte de las empresas.

CS