

E ENTREVISTA. CARLOS CRUZ, director ejecutivo del Consejo de Políticas de Infraestructura (CPI):

"Nos gustaría que el próximo Presidente no se quede en licitaciones, sino que mida la inversión efectiva"

C. Valencia/C. Ramírez
ciudades@mercuriovalpo.cl

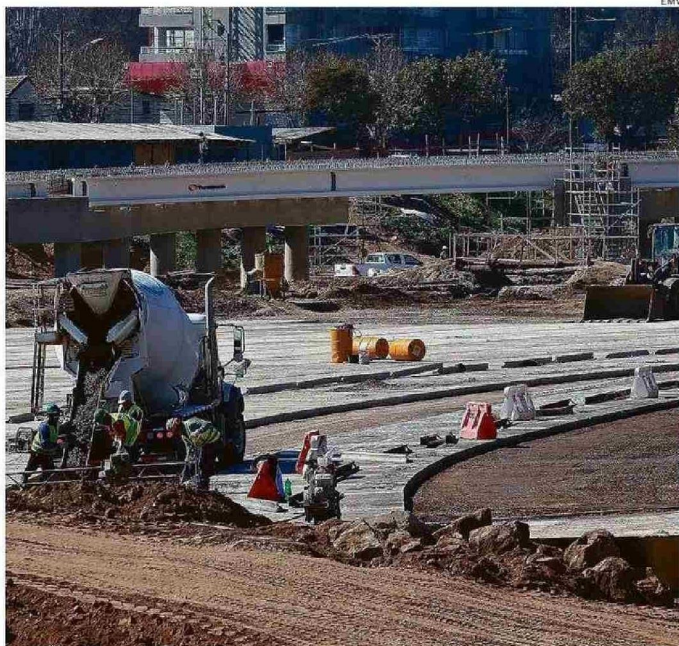
De cara a las próximas elecciones, el Consejo de Políticas de Infraestructura (CPI) elaboró un documento con 36 propuestas que apuntan a recuperar el crecimiento y así responder a las demandas sociales, territoriales y productivas del país.

El informe "Infraestructura para el desarrollo que queremos 2026-2030", sostiene que para impulsar el crecimiento sostenible es necesario aumentar la inversión, particularmente en esa área. Hoy, el país destina en torno al 2,5 % del PIB en infraestructura pública -incluyendo concesiones- mientras que países que han alcanzado altos niveles de desarrollo han sostenido inversiones cercanas al 5%.

En esa línea, el CPI propone que el nuevo gobierno adopte una Regla Fiscal de Inversión Pública que garantice una inversión sostenida en infraestructura pública. "Este documento incluye recomendaciones para impulsar un crecimiento sostenible del país, reconociendo el rol clave que tiene la inversión en infraestructura", comentó el director ejecutivo del CPI, Carlos Cruz.

- ¿Qué diagnóstico hace el CPI sobre el desarrollo de la infraestructura?

- En general, el desarrollo de la infraestructura en Chile es absolutamente satisfactorio, en la medida que nos comparemos con otros países de la región y dependiendo del sector específico al que nos refiramos. En abastecimiento de agua y en recolección y tratamiento de aguas servidas, en los centros poblados de mayor densidad, debemos estar entre los países que proporcionan de los mejores servicios del mundo. Tenemos rezagos en embalses y falta tomar decisiones más osadas para avanzar en desalinización de modo de comenzar los efectos del cambio climático en la pluviometría del país. En infraestructura digital y eléctrica, estamos bien a nivel regional.



CONSEJO PROPONE UNA REGLA FISCAL QUE GARANTICE UNA INVERSIÓN CONSTANTE EN INFRAESTRUCTURA.

- Y en materia portuaria y aeroportuaria.

- Nos hemos ido quedando atrás en puertos por varias razones, entre otras, porque los contratos de concesión están llegando a su fin y es necesario relicitar privados nuevas concesiones, las que significarán un impulso relevante en infraestructura y servicios, y además por los atrasos que hemos tenido en el puerto de gran escala en San Antonio. En aeropuertos estamos bastante bien y con el impulso que el MOP le ha dado a las concesiones aeroportuarias es de esperar que nos ubiquemos en un nivel privilegiado en la región. En autopistas y carreteras tenemos un número significativo de contratos concesiones adjudicados que no han partido y que deberían hacerlo lo antes posible una vez que se terminen las ingenierías y se aprueben los permisos ambientales y sectoriales.

- ¿En qué sectores hay más atrasos?

- Donde tenemos algunos atrasos es en infraestructura hospitalaria por las dificultades que

hubo en un momento para concesionar y por lo difícil que ha sido materializar los proyectos por una comprensión diferente entre los mandantes, MOP y Minsal, y los concesionarios respecto de los proyectos, los permisos y la radicación de responsabilidades. En cárceles, el atraso se debe a que no hemos invertido mayormente en los últimos diez años, salvo la cárcel de Talca, pero esto se debería revertir pronto con las licitaciones a las que se llamará para nuevos proyectos. Donde podríamos notar carencias es en la infraestructura urbana en general y eso está muy asociado a la falta de recursos y a criterios de decisión cómo asignar los recursos públicos para este efecto.

- ¿Cómo observan que el debate no haya abordado en profundidad esta situación?

- Creo que tiene que ver con que, por ahora, el debate se ha centrado en marcar diferencias y en muy pocas propuestas. Cuando llegue el momento de hacer los planteamientos por parte de las candidaturas acerca de lo que hay que hacer

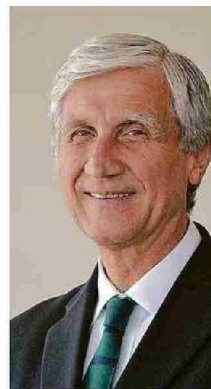
para un desarrollo sostenible, la infraestructura adquirirá relevancia.

- ¿Cuáles son los ejes de esta guía para 2026-2030? ¿Qué relevancia tiene que el próximo gobierno acelere estas inversiones?

- Nuestra propuesta tiene ocho grandes temas. El primero tiene que ver con el contexto y las oportunidades que tiene Chile en las que destacamos nuestras ventajas competitivas y el esfuerzo por la descentralización. Para aprovechar las ventajas con las que cuenta Chile la infraestructura logística, hídrica, digital y eléctrica, son fundamentales. Si queremos avanzar en descentralización, el énfasis debería estar puesto en nivelar el acceso a servicios en las regiones, lo que requiere mucha infraestructura.

- ¿Cómo aterriza este plan en la Región de Valparaíso? ¿Qué pasa con los proyectos portuarios, el tren Valparaíso-Santiago y el aeropuerto de Concón?

- En general, no es nuestro propósito proponer proyectos específicos. Esa es función de los gobiernos. Son ellos los que,



"Cuando llegue el momento de hacer los planteamientos por parte de las candidaturas acerca de lo que hay que hacer para un desarrollo sostenible, la infraestructura adquirirá relevancia".

una vez definida la política, deben diseñar los planes de infraestructura y luego los programas para asegurar los recursos y su ejecución.

"REGLA FISCAL"

- ¿En qué consiste la "regla fiscal" para inversión pública permanente en obras estratégicas para el país?

- Muy simple y es que en la Ley de Presupuestos, que se aprueba cada año en noviembre, se definen montos de inversión pública en diferentes áreas. Luego, durante el año normalmente los gobiernos enfrentan carencias o mayor disponibilidad de recursos producto de los compromisos adquiridos y de las recaudaciones. Cuando hay déficit es habitual que se eche mano a los recursos de inversión para ajustar el presupuesto. Lo que estamos diciendo es que los gobiernos se ocupen de buscar otras fuentes de recursos y no utilicen para ajustar la caja los recursos destinados a inversión. Y si eso es imprescindible, que deban explicar al Parlamento los proyectos que se sacrificarán, el impacto en empleo que tendrá y las pérdidas sociales que se

producirán. Ustedes saben que para aprobar inversiones se calcula el aporte social que los proyectos generan; bueno, si estos no se ejecutan, ese aporte se pierde y, por lo tanto, la comunidad deja de beneficiarse.

- ¿De aplicar las sugerencias hechas por el CPI, qué impacto tendría en el desarrollo del país y qué beneficios concretos podría tener para la Región de Valparaíso?

- Si logramos asegurar una inversión de iniciativa pública del 3,3 % del PIB -como señala la propuesta-, eso significa aumentar muy poco el gasto público para pasar de un 2,2 % tendencial a un 2,5 % y aumentar en forma muy significativa la inversión financiada a través de los mecanismos de concesiones para pasar de 0,3 % del PIB, en promedio, a un 0,8%. Eso significa aumentar la inversión en aproximadamente US\$ 3 mil millones al año. Debería implicar una entrada en servicio más rápido de las nuevas Rutas 78, 68 y Ruta 5, tramos Santiago Los Vilos, la pronta ejecución de los puertos de San Antonio y Valparaíso, tal vez una planta de desalinización de agua para asegurar el consumo humano, entre otras, como puede ser en un medio plazo un servicio ferroviario de nueva generación para unir Santiago con Valparaíso.

- ¿Qué tipo de liderazgo espera el CPI del próximo Presidente?

- En materia de infraestructura nos gustaría que se comprometiera a sacar los proyectos adelante y que el éxito de su mandato no se quede en las licitaciones, si no que se pudieran medir en la inversión efectivamente ejecutada.

- ¿Cómo podría afectar esta agenda el ánimo de pugna que prevalece entre los actores políticos? ¿Ve posible una actualización de la política de los acuerdos?

- Al menos, en el sector de la infraestructura lo veo absolutamente posible. Hay grandes acuerdos acerca de hacia dónde debe ir el país y si eso es así, la infraestructura necesaria debería ser una expresión de ese acuerdo general.